IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Podkomisji stałej do spraw elektromobilności (nr 4)**

z dnia 21 października 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych

– podkomisji stałej do spraw elektromobilności (nr 4)

21 października 2021 r.

Podkomisja stała do spraw elektromobilności, obradująca pod przewodnictwem posła **Dariusza Wieczorka (Lewica)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego na temat stanu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych realizowanych przez samorządy terytorialne;

– omówienie zmian legislacyjnych zawartych w rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (druk nr 1633).

W posiedzeniu udział wzięli: **Szymon Byliński** dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami, **Andrzej Ziółkowski** prezes Urzędu Dozoru Technicznego wraz ze współpracownikami, **Artur Lorkowski** zastępca prezesa zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wraz ze współpracownikami, **Zdzisław Muras** dyrektor Departamentu Prawnego i Rozstrzygania Sporów Urzędu Regulacji Energetyki, **Iwona Klimek** i **Justyna Kozuń** główni specjaliści w Departamencie Gospodarki Niskoemisyjnej Ministerstwa Rozwoju i Technologii, **Adam Wieczorek** wiceprezydent Miasta Łodzi, **Beata Jędrzejewska-Kozłowska** dyrektor Biura Zarządzania Energią Urzędu Miasta Lublin, **Ewa Bielas** zastępca dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa, **Marcin Wołek** kierownik Wydziału Dokumentacji w Miejskim Zarządzie Dróg w Częstochowie, **Robert Szkopek** przedstawiciel Biura Infrastruktury Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy, **Ewelina Włoch** inspektor Wydziału Rozwoju Urzędu Miasta Rybnika, **Aleksander Rajch** dyrektor do spraw relacji zewnętrznych, członek Zarządu Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych wraz ze współpracownikami, **Adam Małyszko** prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów „FORS", **Michał Wekiera** dyrektor wykonawczy w Polskim Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wraz ze współpracownikami, **Bartosz Piłat** koordynator projektów transportowych Polskiego Alarmu Smogowego, **Jacek Mizak** doradca zarządu Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych, **Adam Cieślewicz** przedstawiciel Polskiej Izby Gospodarki Odpadami, oraz **Małgorzata Orłowska** specjalista w Dziale Współpracy, Informacji, Analiz i Programów w Biurze Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Aleksandra Kacprzak i Ewa Kwiatkowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Jarosław Lichocki**, **Konrad Nietrzebka** i **Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Szanowni państwo, witam serdecznie na kolejnym posiedzeniu podkomisji do spraw elektromobilności. Witam serdecznie wszystkich państwa.

Jeżeli chodzi o kwestie organizacyjne, porządek dzisiejszego posiedzenia został państwu przesłany i obejmuje dwa punkty. Pierwszy to informacja przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego na temat stanu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych realizowanych przez samorządy terytorialne. Zaproszenie skierowaliśmy do wszystkich związków samorządowych, które reprezentują samorządy.

Natomiast nie byliśmy w stanie zaprosić wszystkich przedstawicieli 3 tys. samorządów. Zaproszenia skierowaliśmy do dużych samorządów w Polsce. Sygnalizuję, że ta reprezentatywność była tak przyjęta, po to, żeby dzisiaj podyskutować przede wszystkim o tym, jak wygląda stan realizacji, na podstawie dzisiejszych przepisów – zapisów ustawy z 2018 roku, jakie problemy mają samorządy w tym zakresie. Takie spotkanie odbyliśmy w ubiegłym miesiącu, jeżeli chodzi o przedstawicieli operatorów sieci elektroenergetycznych, więc też mamy już wiedzę, jak to wygląda od strony operatorów sieci elektroenergetycznych. Teraz, jeżeli chodzi o samorządy, chcieliśmy się dowiedzieć jak to u nich wygląda. W punkcie drugim byłaby prośba, aby krótko podyskutować o projekcie ustawy. Projekt ustawy dla wszystkich – chcę powiedzieć i przypomnieć – to jest druk 1633, projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Ten projekt ustawy miał być procedowany na ostatnim posiedzeniu Sejmu, ale z przyczyn zapewne legislacyjno-organizacyjnych przeniesiono go na najbliższe posiedzenie Sejmu. To będzie przyszły tydzień. Podobnie w przyszłym tygodniu odbywa się posiedzenie Komisji Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych, która będzie zajmowała się tym projektem. W związku z tym wszystkie osoby i strony, które są zainteresowane tym projektem i mają ewentualne poprawki, prosiłbym o zgłaszanie tego bezpośrednio do Komisji bądź do podkomisji. Wtedy będziemy o tym wszystkim dyskutowali.

Tak wygląda porządek obrad. Jeżeli nie ma uwag, to formalnie rozpoczynamy posiedzenie podkomisji. Punkt pierwszy – informacja przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego na temat stanu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych realizowanych przez samorządy terytorialne. Kto z państwa chciałby zabrać głos w tej sprawie? Mam pełną listę. Wszystkich państwa tutaj nie wymieniam. Jest prośba, jeżeli będziecie się zgłaszali, żeby od razu się przedstawiać i wtedy będziemy wiedzieli, kogo dana osoba reprezentuje. Proszę bardzo.

Najpierw trzeba taką pastyleczką przejechać obok… Zaraz, to pan prezydent zobaczy. Wtedy to się aktywuje… Tak jest…

Wiceprezydent Miasta Łodzi Adam Wieczorek:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Adam Wieczorek, wiceprezydent Łodzi…

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Przypadkowa zbieżność nazwisk – od razu sygnalizuję – nie rodzina.

Wiceprezydent Miasta Łodzi Adam Wieczorek:

Tak. Jeżeli chodzi o rozwój sieci stacji ładowania na terenie Łodzi, na ten moment mamy kilkadziesiąt, w zasadzie 30, punktów ładowania. Natomiast opowiem bardzo krótko historię, jak to było i rozwija się w Łodzi. Ustawa o elektromobilności wskazuje obowiązek ustanowienia pewnej ilości punktów ładowania w zależności od wielkości samorządu. Oczywiście każdy samorząd podjął trud związany z usytuowaniem punktów ładowania, przy czym naturalnie dla części samorządów rozwiązanie związane z przejęciem tego obowiązku przez operatorów systemu dystrybucyjnego było naturalnym asumptem do tego, żeby szybko przygotować plan budowy stacji ładowania. W Łodzi ta historia wyglądała następująco – najpierw przygotowaliśmy ofertę dla wydzierżawienia i zajęcia pasa ruchu pod usytuowanie stacji ładowania i ta oferta obejmuje miejsca dla ponad 100 punktów ładowania na terenie Łodzi. Dodatkowo został przyjęty plan budowy.

Panie przewodniczący, teraz wywołam bardzo słuszną kwestię dotyczącą tego, z jakimi trudnościami się spotykamy. Myślę, że jedna kwestia to jest to, że dzisiaj w Polsce system energetyki w zakresie infrastruktury jest niewydolny. Choćby plan budowy, który samorządy przygotowywały, musieliśmy bardzo dostosować przez pryzmat tego, żeby lokalizacje były sensowne z punktu widzenia mieszkańca – żeby były to lokalizacje, z których mieszkańcy mogliby korzystać, a z drugiej strony, żeby w pobliżu istniała choćby stacja trafo, czyli infrastruktura, która po stronie energetyki będzie w stanie ją obsłużyć. Gdyby nie uwzględnić tego drugiego parametru, musielibyśmy często czekać na usytuowanie tego typu punktów ładowania – nawet latami – ponieważ przebudowa tej infrastruktury by długo trwała.

Druga kwestia troszeczkę nawiązuje do punktu drugiego. Minęło już kilka lat istnienia ustawy o elektromobilności i teraz w projekcie zapisane są kwestie związane z tym,

żeby operator systemu dystrybucyjnego nie miał obowiązku stawiania punktów ładowania. My ze strony samorządowej przez te ponad 2 lata, wykonując pracę w postaci przyjęcia planu budowy, wykonaliśmy pracę w pewien sposób zbędną, bo ona będzie zlikwidowana poprzez zmianę tych przepisów. Po stronie samorządowej, jeżeli powstają stacje w ramach dzierżawy zajęcia pasa ruchu, zderzamy się z problemem związanym z niewydolną energetyką. Po stronie choćby Łodzi, gdzie operatorem jest PGE, mamy sytuację, że często nasi prywatni dzierżawcy i firmy, które zajmują pas ruchu, muszą oczekiwać na przyłącza 18 miesięcy. W 2019 roku w czerwcu podpisaliśmy umowę w ramach pierwszych dzierżaw i wydaliśmy decyzje o zajęciu pasa ruchu. Dzisiaj w zasadzie mamy już końcówkę 2021 roku. Pierwsze ładowarki, pierwsze punkty ładowania właśnie z tamtych dzierżaw i zajęcia pasa ruchu dopiero w Łodzi powstaną, ze względu na to, ile jest realizowanych przyłączy ze strony dystrybutora sieci. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak. Rzeczywiście dystrybutorzy to sygnalizowali. Myślę, że do tego też odniosą się przedstawiciele ministerstwa. Jest pan dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej w Ministerstwie Klimatu i Środowiska Szymon Byliński, ale to będzie się też łączyło z punktem drugim. Temat dotyczący sieci energetycznych też analizowaliśmy i wiemy, że to jest bardzo poważny problem. Proszę bardzo, czy w tej sprawie są jeszcze głosy ze strony samorządów? Proszę bardzo.

Dyrektor Biura Zarządzania Energią Urzędu Miasta Lublin Beata Jędrzejewska-Kozłowska:

Beata Jędrzejewska-Kozłowska, Urząd Miasta Lublin. My także bardzo szybko zrobiliśmy plan budowy – uzgodniliśmy ze wszystkimi operatorami systemu dystrybucyjnego. Mamy trzech operatorów, z tego PGE Dystrybucja jest głównym, na największym obszarze miasta…

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

…czyli trzy stacje są w Lublinie?

Dyrektor Biura Zarządzania Energią Urzędu Miasta Lublin Beata Jędrzejewska-Kozłowska:

…trzech operatorów systemu dystrybucyjnego. Dwóch operuje na niewielkim terenie. Głównym jest PGE Dystrybucja. Brakowało nam 192 punktów i wszystkie miała wybudować PGE Dystrybucja. Do tej pory żaden punkt nie został jednak wybudowany. W harmonogramie, który był dołączony do planu budowy punktów, mamy termin na koniec 2022 roku. Oczywiście mamy już decyzję URE, wszystkie wymagania z jeszcze obowiązującej ustawy spełnione. Natomiast w tej chwili chciałabym aktualizować mój plan budowy, między innymi z tego powodu, że PGE Dystrybucja chciało stawiać wszystkie stacje o mocy 11 kW. W związku z tym, że teraz cena stacji 22 kW jest taka sama jak 11-tki, no to budować co najmniej na 22 kW, ponieważ 11 kW byłoby w tych ogólnodostępnych stacjach byłoby niewystarczające. Ale też nie wiem, czy jest sens aktualizowania tego. Jak będzie to dalej działało? Czy będzie budował to OSD? Patrząc na projekt zmian, nie będzie. Czy mogę dzielić mój plan budowy i dawać na przykład najlepsze lokalizacje innym, prywatnym inwestorom? Oczywiście żaden się nie zgłosił. Mam nadzieję, że po przyznaniu jakiegoś dofinansowania ktokolwiek będzie budował te punkty, ale w tej chwili jesteśmy w kropce. My akurat nie mamy problemu z przyłączeniem. Lublin jest w tej szczęśliwej sytuacji, że wszystkie lokalizacje były omawiane razem z PGE Dystrybucją. Chodziliśmy razem na wizje lokalne, wszystkie były przemyślane i zaakceptowane przez dystrybutora. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

A plan dotyczący rozwoju elektromobilności? Rozumiem, że został przyjęty przez samorząd Lublina?

Dyrektor Biura Zarządzania Energią Urzędu Miasta Lublin Beata Jędrzejewska-Kozłowska:

Tak, ale to jest inny dokument. Oczywiście plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania to jest dokument, w którym wyznaczaliśmy lokalizację i harmonogram. Strategia, tak – też mamy uchwaloną.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Czy miasto budowało samo jakieś stacje?

Dyrektor Biura Zarządzania Energią Urzędu Miasta Lublin Beata Jędrzejewska-Kozłowska:

Nie. Budujemy stacje ładowania tylko dla transportu publicznego i rzeczywiście takie stacje powstają. W ciągu 2 tygodni mamy uzgodnienia z PGE Dystrybucją.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Jasne. W drugim punkcie mamy pytanie do przedstawicieli Ministerstwa, jak ta sprawa jest planowana, jeżeli chodzi o rozwiązanie, bo rzeczywiście w projekcie ustawy OSD są zwolnione z obowiązku, jeżeli chodzi o budowę ogólnodostępnych stacji. Zresztą jak było spotkanie z OSD, to niektórzy przedstawiciele OSD zwracali uwagę na to, że część z OSD wykonała te zadania, natomiast u części stan realizacji budowy stacji wskazywał zero. W związku z tym dzisiaj, mówiąc krótko, biorąc po uwagę projekt ustawy, wygrali ci, którzy mają stan zero. Koszty ponieśli ci – nie bardzo wiadomo, co z tym zrobić – którzy te stacje budowali, ale zobaczymy. O tym też będziemy dyskutować w drugim punkcie.

Proszę bardzo, czy jeżeli chodzi o przedstawicieli samorządów... Proszę bardzo. Mamy sporo przedstawicieli, więc prosiłbym, żeby każdy króciutko wypowiedział się w tej sprawie.

Już idzie pomoc techniczna... Ja też się tego uczyłem 3 tygodnie, tak was pocieszam. Teraz już wiem, gdzie przyłożyć…

Może terminal jest uszkodzony?

Zastępca dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa Ewa Bielas:

Dzień dobry. Ewa Bielas, reprezentuję gminę miejską Kraków. Jeśli chodzi o gminę miejską Kraków, na ten moment na terenie gminy funkcjonują 73 punkty do ładowania pojazdów elektrycznych w 28 lokalizacjach. Problem nasz, jeśli chodzi o stacje ładowania pojazdów elektrycznych, jest tej natury, że zgodnie z wymogami ustawowymi, jako gmina sporządziliśmy raport co do dostępnych stacji do końca 2020 roku. Ten raport wykazał, zgodnie z dostępnymi danymi, jeśli chodzi o ilość stacji, która wówczas funkcjonowała na terenie gminy miejskiej Kraków – było to 69 punktów w 19 lokalizacjach na moment przygotowywania tego raportu. Przyjmując plany inwestycyjne między innymi dwóch podmiotów, z którymi gmina zawarła porozumienia o współpracy przy realizacji tego typu inwestycji, planowane było jeszcze uruchomienie 65 lokalizacji, w których dostępne byłoby 197 punktów ładowania. Łącznie na koniec roku 2020 na terenie gminy miejskiej Kraków mieliśmy mieć 266 punktów ładowania, a wymóg ustawowy zakładał, że tych punktów powinniśmy mieć 210. Niestety pandemia koronawirusa spowodowała, że część tych inwestycji nie została podjęta, tak jak było planowane. Tak więc na ten moment, zgodnie z zapisami ustawowymi, nie mamy możliwości aktualizowania raportu. Natomiast operator systemu dystrybucyjnego nie ma też możliwości realizacji tejże inwestycji, ponieważ nie został sporządzony plan budowy tych stacji. A on z kolei nie był sporządzony, ponieważ z raportu wynikało nam, że będziemy mieli 266 punktów ładowania. No i jesteśmy właśnie w trudnej sytuacji w tym zakresie, ponieważ sami nie możemy podejmować tych działań, bo nie jest to zadanie własne gminy. Koszt budowy stacji do ładowania 50 kW to jest około 150 tys. zł. Tak więc jest to duże obciążenie samorządu. Jeżeli byśmy chcieli uzupełnić tę brakującą ilość do 210 – a jak wspomniałam, na ten moment są 73 punkty ładowania – jest to dosyć duży problem, jeśli chodzi o gminę miejską Kraków. W ramach inwestycji, które podejmujemy, lokalizujemy stacje ładowania na parkingach na obecnie funkcjonujących parkingach typu park & ride. Mamy ich 4. Mamy tam łącznie 10 punktów ładowania pojazdów elektrycz-

nych. Tak więc to, co możemy w ramach naszych działań podejmować, to realizujemy. Natomiast na ten moment mamy problem z aktualizacją tego raportu i z dalszą realizacją stacji do ładowania pojazdów elektrycznych. Porozumienie o współpracy podpisaliśmy z dwoma podmiotami prywatnymi.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Czy to są podmioty, które będą operatorami tychże stacji?

Zastępca dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa Ewa Bielas:

Tak.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Czyli gmina Kraków też nie buduje stacji?

Zastępca dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa Ewa Bielas:

Nie.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Nie myśleliście... Bo prawda jest taka, że tak jak słuchamy, to ta ustawa de facto jest martwa. Realizacja tej ustawy raczej nie jest pozytywna, jeżeli chodzi o samorządy i szukamy teraz, jakie są przyczyny. Z jednej strony pani mówi o przyczynach finansowych. Natomiast są przedstawiciele, pan wiceprezes, Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i środki są, jeżeli chodzi o ten fundusz. Czy jako samorząd nie planowaliście wykorzystać środków zewnętrznych na budowę tego typu obiektów?

Zastępca dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa Ewa Bielas:

Jak wspomniałam, te inwestycje, które podjęliśmy, były w ramach innych inwestycji infrastrukturalnych, jeśli chodzi o stacje. Na ten moment uznaliśmy, że współpraca z podmiotami prywatnymi, które już rozeznały się w specyfice rynku, będzie właściwsza. Tak więc tym się wówczas kierowaliśmy.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, ktoś z państwa? Proszę bardzo.

Przedstawiciel Biura Infrastruktury Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy Robert Szkopek:

Z Warszawy… Dzień dobry.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak, tak. Właśnie czekałem na Warszawę. Chciałem wywołać.

Przedstawiciel Biura Infrastruktury Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy Robert Szkopek:

Dzień dobry państwu. Robert Szkopek. Jestem pracownikiem Biura Infrastruktury Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy. Odnosząc się do zagadnienia opisanego w agendzie naszego dzisiejszego spotkania, chciałem powiedzieć – mając na uwadze, że ogólnodostępne stacje ładowania, które funkcjonują w przestrzeni publicznej miasta, zgłoszone są również do ewidencji infrastruktury paliw alternatywnych prowadzonej przez Urząd Nadzoru Technicznego – że na koniec września w Warszawie funkcjonowały 253 punkty ładowania w 83 lokalizacjach. Natomiast zgodnie z obowiązującą ustawą, przewidziane jest dla miasta stołecznego Warszawy powstanie minimum tysiąca punktów ładowania. Widzimy, że różnica między 1000 a tą liczbą 250 to około 750. Na dzisiaj uchwała Rady Miasta z grudnia ubiegłego roku przyjęła plan budowy stacji budowania, w którym wskazanych jest do wybudowania 815 punktów ładowania. Ta liczba jest wynikiem konfrontacji liczby wymaganej przez ustawę w odniesieniu również do raportu, który został przygotowany na koniec 2019 roku –to, o czym mówiła koleżanka z Krakowa. Taki raport również został przygotowany. Tam mieliśmy stacje ładowania już istniejące plus deklarowane w liczbie 185. Do realizacji wymogu ustawowego pozostało 815. Zgod-

nie z planem, na dzień dzisiejszy, operatorami, którzy mieliby budować stacje ładowania, są 2 spółki – PGE Dystrybucja Oddział Warszawski oraz Innogy Stoen Operator, który ma za zadanie wybudowanie stacji ładowania w 17 dzielnicach Warszawy. Natomiast PGE Dystrybucja tylko w jednej dzielnicy – Wesoła. Zgodnie z planem do końca bieżącego roku, Innogy Stoen Operator zadeklarował wybudowanie 28 stacji ładowania z 56 punktami i twierdzi, że jest w stanie zrealizować te inwestycje zgodnie z harmonogramem zamieszczonym w planie budowy stacji. Więc ten termin, który został wpisany w planie budowy, według deklaracji spółki, będzie dotrzymany. Natomiast wszystkie pozostałe punkty i stacje ładowania były zaplanowane między innymi przez PGE Dystrybucja na koniec 2022 roku. Natomiast część stacji ładowania, które były planowane do wybudowania w ramach ustawy przez Innogy Stoen Operator również logowane są nawet w roku 2023. Nieduża liczba, ale taka liczba pojawia się w planie.

Jeśli chodzi o inwestycje miasta w stacje ładowania, to dysponując 11 parkingami typu park & ride na terenie miasta, zainstalowanych na dzień 1 października tego roku było 26 punktów ładowania. W kolejnych 2 latach przewidziane jest jeszcze wybudowanie 18 w tych parkingach. Tak że byłyby to w sumie 44 punkty ładowania. W okresie 4 lat planowane jest dobudowanie kolejnych 4 parkingów, gdzie przewiduje się zainstalowanie do roku 2025 12 punktów ładowania w obiektach, które realizowane są przez samorząd Warszawy. Natomiast jako samorząd nie przewidywaliśmy, tak jak Kraków czy Lublin, inwestowania w infrastrukturę ładowania ze środków budżetu miasta stołecznego, licząc na realizację ustawowego obowiązku nałożonego na OSD. Wprawdzie do miasta zgłosiło się, z tego, co wiem, 4 oferentów chcących wykorzystać istniejące, wskazane w planie budowy stacji ładowania, lokalizacje stacji, ale stwierdziliśmy, że te lokalizacje w planie są jakby przeznaczone, dedykowane wyłącznie operatorom OSD. Bo w ustawie jest również zapis, że jeżeli operator nie wybuduje stacji zgodnie z planem, to ma zapłacić za to karę. Tutaj nie chcieliśmy się narażać na jakieś niepotrzebne rozważania prawne, czy możemy te lokalizacje udostępniać innym podmiotom chętnym do budowy. I w tym momencie, kiedy padła taka deklaracja z naszej strony, że miejsca są zarezerwowane, żaden z podmiotów, który wyrażał zainteresowanie budową stacji, nie pociągnął tematu, nie zaproponował swoich lokalizacji. Wyszliśmy też z takiego założenia, że jeżeli to przedsięwzięcie dla danego przedsiębiorcy ma być opłacalne, to sam powinien zadbać o to, żeby wybrać dla siebie miejsca takie, które z biznesowego punktu widzenia będą mu odpowiadały – żeby nie było zarzutów do samorządu, że wskazał miejsca, które jakby nie rekompensują poniesionych nakładów. Liczymy się z tym, że zmiana ustawy, która jest procedowana, zaburzy dotychczasowy sposób realizacji budowy stacji ładowania zgodnie z planem. Na przykład, PGE Dystrybucja, która, tak jak wspomniałem, pierwotnie zaplanowała budowę stacji ładowania do końca 2022 roku w liczbie 26 punktów ładowania w 13 lokalizacjach, zwleka z jakimikolwiek działaniami w tym zakresie, argumentując tę zwłokę tym, że projekt ustawy pokazuje, że nie będą zobowiązani do budowy. Póki co, świadomie odstępują od jakichkolwiek działań w tym zakresie. W związku z tym to nas martwi. Dwukrotnie monitowaliśmy w PGE Dystrybucja w Lublinie, w centrali, ale odpowiedź była stale taka sama – analizujemy, czekamy na dalszy ciąg prac nad ustawą. Jeżeli chodzi o kwestie warszawskie, to tak wygląda sytuacja. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję serdecznie. Mam jeszcze pytanie po stronie samorządu – zresztą wszystkich państwa to dotyczy – czy tutaj nie ma jakichś problemów? Bo jeden problem energetyczny znamy – problem sieci. Co do tego nie ma wątpliwości. Natomiast czy nie ma jakichś barier, chociażby planistycznych czy technicznych? Na koniec tego punktu pop[roszę jeszcze pana prezesa Urzędu Dozoru Technicznego, żeby podał informacje, jak z ich punktu widzenia wygląda budowanie stacji na terenie samorządów. Czy jeżeli chodzi o planistyczne rzeczy, tu nie macie wymagań, że muszą być plany zagospodarowania, czy też wystarczą warunki zabudowy? Czy tu nie ma jakichś barier, które to powodują? Poza tym, że grunt musi być gminny. Jeżeli gmina planuje, to grunt musi być gminny,

a jeżeli prywatny przedsiębiorca planuje, to może oczywiście planować również na terenach gminnych. Czy w tym zakresie nie ma ograniczeń?

Przedstawiciel Biura Infrastruktury Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy Robert Szkopek:

Jeszcze raz Warszawa. Trochę zdradzę tajemnicę… Sytuacja wygląda w Warszawie tak, że dużą rolę dla siebie widzi na przykład konserwator zabytków, który zakwestionował wiele lokalizacji w rejonie objętym ochroną konserwatorską. Musieliśmy, że tak powiem, z tych lokalizacji uciekać. Drugą kwestią jest to, że Biuro Architektury i Planowania przestrzennego jest jednostką miejską, która nadzorując zagospodarowanie przestrzeni publicznej w mieście, widzi też pewne okoliczności czy wymagania, które winny być spełnione przez budujących stacje ładowania w przestrzeni publicznej na gruntach miasta i skarbu państwa, którymi zarządza prezydent – żeby te urządzenia wkomponowały się w przestrzeń publiczną. Tutaj w niektórych przypadkach musieliśmy odstąpić od atrakcyjnych naszym zdaniem lokalizacji, które zostały również wskazane w ramach konsultacji z mieszkańcami. To jest ważny element procesu tworzenia planu budowy, bo konsultacje społeczne były tym okresem, kiedy mieszkańcy mieli możliwość wypowiedzenia się co do potrzeb i wskazania konkretnych lokalizacji. Zatem gdzieniegdzie sytuacja konserwatorska bądź Biura Architektury Planowania Przestrzennego odnośnie do wielkości stacji, kolorystyki jakby zdyskredytowała pewne lokalizacje. Musieliśmy zastępować je innymi. Ponadto kwestia lokalizacji w pasie drogowym czy w okolicy chodnika takiego typu urządzenia, jak wolnostojące stacje ładowania spotykała się momentami z negatywną oceną biura, które zajmuje się dostępnością z uwagi na osoby niepełnosprawne – np. kwestia zwężenia chodnika. Kolejnym elementem jest to, że zieleń miejska, drzewa, roślinność różnego rodzaju, jest jakby bardziej preferowana jak stacje ładowania. Znowu kolejny kamyczek do ogródka, który powoduje to, że proces samego tworzenia planu i jego uzgadniania był długi. Nie sądzę, żeby to spowodowało, przyciągnięcie jakby samego procesu późniejszej budowy stacji. Takie są problemy, które obserwowaliśmy, biorąc bezpośrednio udział w kontaktach z naszymi biurami i jednostkami odpowiedzialnymi za różne przestrzenie funkcjonowania czy obszary funkcjonowania miasta. Pewnie u państwa w innych samorządach te kwestie, w większym lub mniejszym nasileniu, były również istotne i brane pod uwagę po to, żeby te urządzenia mogły funkcjonować w przestrzeni publicznej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Myślę, że to dotyczy wszystkich samorządów. Właśnie na to chciałem zwrócić uwagę, bo jest to ewidentnie bariera, z którą mamy do czynienia. Pytanie, co ewentualnie z tym dalej można zrobić? Widzę, że mamy jeszcze przedstawicieli z Częstochowy. Bardzo bym prosił, jeżeli można. Pani się zgłaszała… Za chwilę oddaję głos.

Kierownik Wydziału Dokumentacji w Miejskim Zarządzie Dróg w Częstochowie Marcin Wołek:

Dzień dobry. Marcin Wołek, jestem pracownikiem Zarządu Dróg. U nas operatorem jest Tauron Dystrybucja i Tauron Nowe Technologie. Aktualnie mamy wybudowanych kilka punktów stacji. Do końca roku zadeklarowaliśmy, że wybudujemy ich około 10, czyli razem będzie około 26 punktów. Jeżeli chodzi o to, co było wspomniane, nie mamy problemów co do lokalizacji i miejsc dostępności, jeżeli chodzi o energię. To było ustalone na wcześniejszym etapie. Wszystkie lokalizacje mamy tak naprawdę zlokalizowane w pasach drogowych. Natomiast problem się zrobił bardziej techniczny – wykonawstwa tych stacji. Zwróciliśmy uwagę operatorowi na dostępność dla osób niepełnosprawnych. Tutaj jest tak bardzo ogólnie powiedziane, jeżeli chodzi o te stacje, ma być dostęp dla osób niepełnosprawnych. Co to tak do końca oznacza? Jeżeli chodzi o wymiary i wielkości stanowisk postojowych – tutaj chciałbym też się tego troszkę dowiedzieć. Dostęp dla osób niepełnosprawnych – stanowiska powinny mieć wymiary 3,6 m na 5 m. Lokalizacja takiej stacji i dostęp do niej zajmuje stosunkowo duży obszar. Mając istniejące miejsca parkingowe, nieraz musimy zrezygnować z 3-4 stanowisk, żeby spełnić te wszystkie wymagania. Nie wiem do końca, jak to będzie teraz wykonywane przez Urząd Dozoru Technicznego, który będzie to odbierał – jak będzie to weryfikował. W tym momencie

stanowisko powinno mieć wymiary 3,6 m na 5 m, żeby każda osoba niepełnosprawna mogła z niego skorzystać. Mamy też taką sytuację, że zabudowane punkty ładowania zostały zlokalizowane właśnie na chodnikach i w przejściach. Teraz nie mamy sposobu… Inaczej… Źle się wyraziłem. Muszą zostać one po prostu przebudowane, żeby warunki były spełnione. Cóż więcej? Na razie tyle.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Ale stacje, które Tauron planował, są w jakimś stanie zaawansowania, jeżeli chodzi o proces inwestycyjny?

Kierownik Wydziału Dokumentacji w Miejskim Zarządzie Dróg w Częstochowie Marcin Wołek:

Na chwilę obecną powstało około 10 sztuk tych stacji. Te stacje nie są jeszcze przez nas odebrane, bo nie dopełniono jeszcze wszystkich formalności, że tak powiem. Są one wybudowane, jeszcze nie są przez nas oznakowane. Teraz trwa właśnie ten proces. To, co powiedziałem wcześniej – według nas zostały one też nie do końca zabudowane zgodnie z przepisami. Wykonawca musi je jeszcze troszeczkę przebudować, ale zobowiązał się, że wszystkie je wykona do końca roku.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Jak się ustawa zmieni, to nie wiem, czy tak będzie. No, ale zobaczymy… Proszę bardzo, jeszcze pani się zgłaszała i pan prezydent. Potem proszę o dalsze głosy, już spoza samorządów. Będę też prosił pana prezesa Urzędu Dozoru Technicznego.

Dyrektor Biura Zarządzania Energią Urzędu Miasta Lublin Beata Jędrzejewska-Kozłowska:

Chciałam powiedzieć, że nie mieliśmy problemów z konserwatorem zabytków, aczkolwiek także prosił o przykłady stacji. PGE Dystrybucja, które miało już jakieś oferty, po prostu przekazało lubelskiemu konserwatorowi zabytków, jak to będzie wyglądało i konserwator dał zalecenia – głównie pomalowanie skrzynki w kolorze elewacji, przysunięcie jej do elewacji. Wszystkie zalecenia, które nasz konserwator przekazał, zapisaliśmy w planie budowy.

Mamy problem z mieszkańcami. Ten problem także poruszył pan z Częstochowy. Dla niepełnosprawnych – jeżeli zabieram z pasa drogowego w osiedlu mieszkaniowym 3 czy 4 miejsca, żeby zapewnić dostępność osobom niepełnosprawnym, to mieszkańcy się burzą. Nie wszyscy mieszkańcy przekonani są do elektromobilności. Przy planie budowy miałam takie sytuacje, że do mnie do Biura przychodzili ludzie z protestami i mówili – tak, tutaj jest wasza droga gminna, ale tu jest kawałek osiedlowy i my to wszystko zagrodzimy słupkami, jeżeli będziecie nam robić ładowarki i zabierzecie nam te miejsca parkingowe. Bo ogólnie, w osiedlach mieszkaniowych jest problem z parkowaniem. Tego problemu w ogóle nie było w centrach miast. Natomiast nam wydaje się bardzo sensowne postawienie ogólnodostępnych ładowarek właśnie przy starych budynkach, przy starych osiedlach mieszkaniowych, przy wieżowcach, gdzie obecnie nie ma możliwości ładowania, gdyby ktokolwiek z mieszkańców takim samochodem dysponował. Problemów budowlanych w ogóle nie ma. Takie urządzenie nie musi być uwzględnione w planach zagospodarowania przestrzennego, bo to dokładnie jest jak parkomat. Nie chcieliśmy, żeby OSD stawiał jakieś bardzo rozbudowane punkty, tylko proste słupki o odpowiedniej mocy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Proszę bardzo, pan prezydent.

Wiceprezydent Miasta Łodzi Adam Wieczorek:

Panie przewodniczący, żeby dopowiedzieć, bo to słuszne pytanie, czy na poziomie planowania samorządy miały bariery i jakieś problemy. Na poziomie Łodzi nie. Na początku, typując dla biznesu te lokalizacje w przestrzeni miejskiej, jeszcze przed przygotowaniem planu budowy, w zasadzie z blisko tysiąca lokalizacji przez poszczególne komórki urzędu weryfikowaliśmy lokalizacje i ostatecznie zostało nam ich kilkadziesiąt. Z różnych przyczyn, a to kwestia właśnie konserwatora, a to kwestie związane z majątkiem miasta…

Różne aspekty wykluczały poszczególne lokalizacje. Potem skonsultowaliśmy je z PGE, które lokalnie u nas funkcjonuje pod kątem mocy przyłączeniowej, która jest dostępna w okolicy. Z każdej strony mieliśmy potwierdzenie, że w danym miejscu taką lokalizację możemy wydzierżawić i przeznaczyć na zajęcie pasa ruchu. Ale mamy trzy grupy, jeżeli chodzi o realizację ładowarek. Po pierwsze, to jest biznes, który stawia na terenach prywatnej i tworzy lokalizacje ogólnodostępne – na przykład parkingi na miejscu zakupionej działki. Drugi rodzaj to jest to, co samorządy przygotowują dla biznesu na wydzierżawienie bądź do zajęcia pasa ruchu z większą bądź też mniejszą weryfikacją. I tu jest właśnie ten podstawowy problem – tempo realizacji przyłączy ze strony lokalnych dystrybutorów sieci. To jest pierwszy problem, który objawia się w Łodzi i jest bardzo poważny. U nas trwa to już 2 lata. Gdyby nie to, to mielibyśmy spełnioną ponad połowę limitu. Trzeci aspekt, czyli plan budowy stacji ładowania, które również zostały wytypowane, skonsultowane z PGE, a nawet dostosowaliśmy się do sugestii. Pod tym względem przyjęliśmy plan budowy. Teraz perspektywa – jeżeli będzie w nowych przepisach to wykreślone, to mamy sytuację, w której z 388 planowanych do 2023 roku punktów ładowania w Łodzi, jeżeli oczywiście wszystko będzie zgodnie z planem szło, blisko 200 wypada z powodu tak naprawdę unieważnienia w nowych przepisach planów budowy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

To jest rzeczywiście temat, jeśli chodzi o drugi punkt. Pewnie za chwilę będziemy o tym rozmawiali z przedstawicielami ministerstwa i z panem dyrektorem, bo rzeczywiście, również OSD zwracały na to uwagę. Żeby była jasność, też się tutaj nie czarujmy, że OSD się cieszą z takiego rozwiązania, bo mają jakiś tam problem z głowy. Więc teraz jest tylko pytanie, jak z tego wybrnąć. Zaawansowane są procesy inwestycyjne. Teraz trzeba cos z tym zrobić, więc pewnie w ustawie trzeba by w jakiś sposób skonkretyzować, co dalej ma być z tą infrastrukturą. Niewątpliwie po tym, co państwo mówią, na pewno nie można unieważniać tych planów, bo to spowoduje kolejne problemy, oczekiwania i rozpoczęcie procedury od początku. Ten punkt też sobie zapisaliśmy. Za chwilę, w tym drugim punkcie, o tym podyskutujemy. Jeszcze, jeżeli chodzi o stan aktualny, poprosiłbym pana prezesa Urzędu Dozoru Technicznego, żeby króciutko powiedział, jak z punktu widzenia dozoru i bazy informacyjnej, którą posiadacie, wygląda realizacja tych inwestycji na terenie samorządów. Gdy rozmawialiśmy z OSD, operatorzy zwracali nam uwagę na różne problemy z Urzędem Dozoru Technicznego. Jesteśmy w kontakcie. Komisja też wystosowała pismo. Dziękuję za odpowiedź. Myślę, że po prostu trzeba będzie o tym spokojnie podyskutować – jak rzeczywiście ułatwić te procedury. Proszę bardzo.

Prezes Urzędu Dozoru Technicznego Andrzej Ziółkowski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Urząd Dozoru Technicznego został delegowany do tego, żeby dbać o bezpieczeństwo tych stacji jako nowej technologii, która dopiero właśnie wkracza do naszego kraju. I tu głównie chodzi o to, żeby przede wszystkim dbać o bezpieczeństwo publiczne i żeby te stacje były bezpieczne dla osób, które z tego korzystają. Według naszych danych… Oczywiście na początku, kiedy poznawaliśmy tę technologię, rozmawialiśmy z wytwórcami. Te odbiory zabierały nam około 20 dni. Na dzień dzisiejszy z pełną odpowiedzialnością mówię, że jest to poniżej 2 tygodni. Jeżeli jest złożona kompletna dokumentacja, to takie są dzisiaj czasy odbioru stacji ładowania, bez względu na to, czy to jest dla samorządów czy dla podmiotów biznesowych. Takie same zasady stosujemy zarówno dla jednych i drugich podmiotów, nie dyskryminując żadnego z nich.

Druga sprawa. Od pewnego czasu prowadzimy rozmowy, uzgodnienia ze stowarzyszeniami, przede wszystkim z Polskim Stowarzyszeniem Paliw Alternatywnych i Polskim Stowarzyszeniem Przemysłu Motoryzacyjnego. Oba stowarzyszania, mając na uwadze gwałtowny rozwój, popularność samochodów elektrycznych w Polsce, zwracają uwagę, żeby procedury maksymalnie zoptymalizować i żeby rzeczywiście to odbiurokratyzować. Z naszej strony też padają pewne sugestie, co można zrobić, żeby na przykład takimi integratorami, można powiedzieć, jeżeli chodzi o przygotowanie dokumentacji, były te stowarzyszenia. W tej chwili prowadzone są rozmowy na ten temat. My sugerujemy, żeby stowarzyszenie opracowało pewne standardy, uzgodniło z nami, żebyśmy mogli

szybko i sprawnie realizować odbiory dla poszczególnych twórców. Z pełną odpowiedzialnością muszę powiedzieć, że główne rzeczy, kiedy my mamy jakieś zastrzeżenia, polegają na niekompletnej dokumentacji. Tu od razu muszę podkreślić, że to nie są jakieś wymysły. Wynikają z prawa polskiego. My żądamy tylko tych rzeczy związanych z prawem europejskim. Do stacji ładowania, która spełnia odpowiednie dyrektywy Unii Europejskiej, trzeba dołączyć instrukcję eksploatacji. To jest naturalna rzecz. Czasem jest zamieszanie, gdy oczekujemy odpowiedniego schematu instalacji. Schemat instalacji jest potrzebny nie tylko nam, żeby wykonać odpowiednie pomiary sprawdzające, ale także odpowiednim służbom, które później w trakcie eksploatacji dokonują pewnych napraw bądź też pomiarów sprawdzających, bo takowe pomiary sprawdzające muszą być później realizowane – na etapie eksploatacji – także zgodnie z prawem budowlanym. Z naszej strony nie ma żadnych ekstra wymagań. Niezależnie od tego my sami przeprowadzamy badanie sprawdzające. Wtedy czasami spotykamy się z różnymi rzeczami. Ja te informacje przekazałem do Komisji. Zastrzeżenia są do około 4% odbiorów i niestety odbiory nie mogą być pozytywne. Te niezgodności muszą być usunięte i następny odbiór realizowany jest bez zbędnej zwłoki, jak najszybciej, mając na uwadze pewien priorytet w tym zakresie. Wiemy, że oczekiwania ministerstwa, a także oczekiwania Unii w kontekście transportu bezemisyjnego są bardzo silne. Mamy świadomość i odpowiedzialność, żeby z naszej strony nie było żadnych barier nadmiarowych. Wydaje mi się, że ich nie ma. Tak wygląda sytuacja na dzień dzisiejszy. Cały czas współpracujemy ze środowiskami (stowarzyszeniami). Opracowaliśmy też przewodnik po elektromobilności. Pozwolę sobie później przekazać panu przewodniczącemu. Ten przewodnik został zaopiniowany przez ministra przedsiębiorczości i technologii, ministra energii i ministra środowiska. Przewodnik był też opiniowany przez Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych po to, żeby to był pewien konsensus i właściwe, spójne, jednolite rozumienie prawa. Tak że to nie jest to coś, co jest wymyślone przez nas. Chcemy realizować naszą misję elektromobilności w Polsce na zasadach partnerskich. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję panie prezesie. To niewątpliwie dobry kierunek, chociaż nie ma co się czarować, że jest wiele zastrzeżeń zgłaszanych wobec Urzędu Dozoru Technicznego, właśnie ze względu na te procedury. Bardzo cieszę z tego, co pan prezes powiedział, że musimy iść w kierunku odbiurokratyzowania. To dobrze. Jest takie myślenie wprost – no dobrze, producent stacji ma wszystkie certyfikaty bezpieczeństwa, więc ludzie się dziwią, pytają, co tu jeszcze odbierać technicznie, skoro przyłącze energetyczne jest odbierane, a przecież tych przyłączy OSD w miesiącu przygotowuje się tysiące i procedura jest znana, więc po co jeszcze jakieś dodatkowe rzeczy. Myślę, że rzeczywiście powinniśmy iść w tym kierunku. Te głosy tutaj padały. Państwo też o tym wiedzą. Stąd było wystąpienie ze strony podkomisji – czym się różni takie urządzenie 11 kW, mające wszystkie certyfikaty, od pralki czy lodówki, którą stawiamy w domu i tam nie ma żadnych dodatkowych wymagań. Tak upraszczam bardzo, ale wiemy, o co chodzi i w jakim kierunku należy iść. Proszę bardzo, panie prezesie.

Prezes Urzędu Dozoru Technicznego Andrzej Ziółkowski:

Zdaję sobie sprawę, rzeczywiście to jest urządzenie elektryczne tak na pierwszy rzut, ale też nie kryję, że ostatnie spotkania też potwierdziły, że osoby, które po raz pierwszy wykorzystują samochód elektryczny na takiej ogólnodostępnej stacji i rozpoczynają proces ładowania, troszeczkę się miotają. Informacje, jak taki samochód podłączyć, w jakiej kolejności…, a czasami kolejność podłączania jest dość istotna, jeżeli chodzi o sam proces ładowania. To powinno się znaleźć. My naprawdę nie oczekujemy czegoś nadzwyczajnego. Natomiast przekazałem w piśmie, z jakimi zdarzeniami mieliśmy do czynienia. Była także awaria urządzenia podczas próby obciążeniowej. Mówiąc brutalnie, papier zniesie wszystko i czasami pewne deklaracje… Te deklaracje są, a przyjeżdżamy na miejsce i wykonujemy pomiary…

Jeśli chodzi o postrzeganie Urzędu Dozoru Technicznego, nie jesteśmy żadnym papierowym urzędem. Pod dozorem technicznym jest 1,5 miliona urządzeń w Polsce, cała energetyka, przemysł chemiczny, petrochemiczny. Zatrudniamy 1300 inżynierów. Jest

naprawdę duży potencjał inżynierski. Wykonujemy badania techniczne, pomiary techniczne. Zastrzeżenia, które mieliśmy, dotyczyły pomiarów technicznych, a w mniejszym zakresie dokumentacji technicznej. Oczekujemy jej tam, gdzie rzeczywiście dokumentacja techniczna jest potrzebna po to, żeby wykonać pomiary. Tutaj czasami następuje pewne niezrozumienie ze strony przede wszystkim dostawców czy sprzedawców stacji ładowania.

Jestem przekonany, panie przewodniczący i szanowni państwo, że w kontekście bardzo dobrej współpracy ze środowiskiem społecznym – mówię tu o stowarzyszeniach – ten proces idzie bardzo dobrze, żeby rzeczywiście zastanowić się, przeanalizować, jak pewne rzeczy zestandaryzować, a tę informację przekazać do dostawców, ale także jednocześnie dbać o to, żeby zaistniał pewien standard w Polsce. Tam, gdzie takiej instytucji nie było, obowiązuje prawo Kopernika – gorszy pieniądz wypiera lepszy. To samo dzieje się z produktami. Nam wszystkim zależy, żeby budzić pewną świadomość i dbać o bezpieczeństwo publiczne, ale także o to, żeby branża elektromobilności w Polsce rozwijała się w sposób harmonijny, żeby właściwie zagwarantować standardy, żeby one właściwie były wypełniane. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję, panie prezesie. Czy w ramach podsumowania kwestii dotyczących samorządu są jakieś głosy ze strony stowarzyszeń? Proszę bardzo. Później oddamy głos przedstawicielom ministerstwa i łagodnie przejdziemy do punktu drugiego. Proszę bardzo.

Radca Prawny Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych Filip Opoka:

To się już pewnie trochę łączy z punktem drugim. Filip Opoka. Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych.

Oczywiście w kontekście likwidacji obowiązku budowy stacji ładowania przez operatorów systemów dystrybucyjnych na terenie gmin… Z naszej perspektywy, jakkolwiek oczywiście rozumiemy interpretacje i motywy, które kierowały wykreśleniem tego mechanizmu interwencyjnego, to krótkoterminowo w naszej ocenie wpłynie to negatywnie na rozwój infrastruktury ogólnodostępnej.

Druga rzecz. Ja rozumiem, że to, co przed nami, czyli rozporządzenie unijne w zakresie infrastruktury paliw alternatywnych, będzie wymagało od państwa polskiego wdrożenia jakiegoś mechanizmu, który tak naprawdę będzie pilnował tego, żeby powstawała odpowiednia ilość ogólnodostępnych punktów ładowania. Jak rozumiem, to, że w tym momencie rezygnujemy z takiego mechanizmu interwencyjnego, to jest tak naprawdę przedwstęp do tego, żeby wprowadzić jakiś mechanizm, który będzie wchodził w to miejsce. Z perspektywy samorządu wydaje nam się to istotne, żeby ten wysiłek, który został podjęty przy przygotowaniu tych planów budowy ogólnodostępnych stacji ładowania nie został, krótko mówiąc, zmarnowany. Bo to faktycznie było duże przedsięwzięcie, żeby stworzyć takie programy, przedyskutować, uzgodnić. Dobrze by było je wykorzystać z korzyścią dla mieszkańców. To tak w dużym skrócie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Proszę bardzo, tu jeszcze kolega się zgłasza.

Dyrektor do spraw relacji zewnętrznych, członek zarządu Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych Aleksander Rajch:

Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych. Przede wszystkim istotne są wspólne działania, żeby wypracowywać rekomendacje i uwagi z instytucjami odpowiedzialnymi za realizację obowiązków. Chciałbym tylko podkreślić, że jako PSPA zgłosiliśmy blisko 100 stron różnych uwag do nowelizacji i bardzo nas cieszy, że duża część z tego została uwzględniona. W naszych prognozach przewidujemy, że za około 5 lat będziemy mieli 43 tys. punktów ogólnodostępnego ładowania. Natomiast trend się odwróci, ponieważ popyt na same pojazdy elektryczne spowoduje, że znacznie wzrośnie także liczba punktów prywatnych. O tym też trzeba pamiętać. Do rozwoju infrastruktury, również tej ogólnodostępnej, w ramach obowiązków samorządowych, na pewno przyczynią się dodatkowe programy wsparcia ze strony administracji publicznej. Chciałem tyle dodać.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Za chwilę oddamy administracji publicznej, bo też ciekawi jesteśmy, jak samorządy wykorzystywały środki – chociażby z NFOŚiGW – od 2018 roku. Proszę bardzo.

Dyrektor wykonawczy w Polskim Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Michał Wekiera:

Dzień dobry. Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Michał Wekiera, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

Szanowne panie, szanowni panowie, oczywiście możemy potwierdzić słowa, które zostały wcześniej wypowiedziane przez pana prezesa UDT. Jesteśmy w stałej współpracy w celu uproszczenia tego tematu. Tak jak powiedzieliśmy i tak jak pan prezes wspomniał, najważniejsze jest bezpieczeństwo, ale także w ramach tego bezpieczeństwa najważniejszą kwestią jest zapewnienie, by to było możliwie jak najprostsze, jak najbardziej wystandaryzowane. Natomiast odnosząc się do kwestii samej budowy, chciałbym podkreślić rzecz, która być może nie padła, ale w świetle „Fit for 55" mamy taką sytuację, że za 14 lat będziemy mieli tylko i wyłącznie dostępne samochody, które będą samochodami bateryjnymi bądź innego rodzaju, jeśli pojawi się jakaś nowa technologia. Na dzień dzisiejszy będą to samochody bateryjne i wodorowe. Stoimy w sytuacji, w której nie będzie po prostu innych samochodów, jeżeli chodzi o samochody nowe. W związku z tym tu w grę wchodzi nie tylko budowa samej infrastruktury, ale także zapewnienie odpowiedniej mobilności i sytuacji Polski, jeżeli chodzi o sytuację transportową. Należy pamiętać, że to dotyczy nie tylko samochodów osobowych, ale też dostawczych i ciężarowych – tu jesteśmy bardzo ważnym elementem całej gospodarki europejskiej i całej sieci transportowej. Rozwiązania, które będą zaproponowane, muszą być rozwiązaniami, które naprawdę będą działały. Bo jeżeli będziemy mieli taką sytuację, jak niestety mamy w tej chwili, że zostały podjęte pewne kroki i mamy znak zapytania, co będzie dalej z krokami już podjętymi, to stawia to nas trochę w takiej sytuacji, że zaczynamy się cofać. Wydaje mi się, że tutaj te działania powinny być bardzo przemyślane. Tym bardziej, że wspomnieliśmy o nowym rozporządzeniu dotyczącym infrastruktury paliw alternatywnych. Według naszych analiz na 2030 rok Europa będzie potrzebowała 6 milionów punktów ładowania. Natomiast to rozporządzenie mówi o 3 milionach. Nawet zrealizowanie tego rozporządzenia, które i tak wydawałoby się czymś niesamowitym, będąc obecnie w tej sytuacji, to i tak może być za mało na potrzeby tego, co się będzie działo. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Proszę bardzo.

Doradca zarządu Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych Jacek Mizak:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, Jacek Mizak, Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych.

Rzeczywiście, to co dzisiaj usłyszeliśmy od przedstawicieli samorządów nie napawa zbytnim optymizmem. Praktycznie nie było głosu, który mówi, że zadanie zostało zrealizowane zgodnie z planem zawartym w ustawie. Praktycznie we wszystkich gminach, które miały obowiązek sporządzenia tego planu, zadanie nie zostało wykonane z bardzo różnych przyczyn. My też temu się przyglądamy. To nie zawsze jest wina OSD. Niektóre samorządy rzeczywiście to trochę przespały. Bardzo późno się za to zabrały. Czasami to OSD głównie przeszkadza.

Tutaj padły takie informacje, które rzeczywiście trochę burzą mój spokój. Na przykład sprzeciw konserwatora zabytków czy sprzeciw biura, które odpowiada za politykę przestrzenną miasta. Konserwator zawsze może dać pewne zalecenia. Jak rozmawialiśmy z producentami, oni są gotowi do spełnienia wszystkich wymagań czy zaleceń – zrobić stację w określonym kształcie, określonej wielkości. Nie ma żadnego problemu, tylko potrzebne są informacje. Mogą pomalować na dowolny kolor. Też mnie trochę dziwi, że stacje są postrzegane jako utrudnienie dla ruchu, skoro powszechnie dopuszczone parkowanie samochodów na chodnikach jakoś takiego niebezpieczeństwa nie stwarza… Moim zdaniem tutaj są instrumenty, żeby to dać. Jeśli chodzi o mechanizm interwencyjny, jak sama nazwa wskazuje, on był interwencyjny. Wydaje mi się, że nasi koledzy z ministerstwa potwierdzą – mechanizm interwencyjny nie może być mechanizmem sys-

temowym. On został zaprojektowany, żeby spełnił określone zadanie. Natomiast moja interpretacja jest taka, że nawet nowelizacja tej ustawy w wersji, która jest, nie zdejmuje z OSD obowiązku doprowadzenia do końca realizacji mechanizmu interwencyjnego. Nie wiem, skąd zwłoka ze strony OSD, że może nie uda się tego zrealizować. Natomiast na pewno będzie potrzebny jakiś dalszy mechanizm wsparcia budowy infrastruktury. Pan Wekiera wspomniał – z dyrektywy prawdopodobnie zrobi się nam rozporządzenie i dostaniemy wiążący cel w zakresie ilości punktów ładowania. O mechanizmie już powinniśmy zacząć rozmawiać, gdyż będzie potrzebny, bo w perspektywie kilkunastu lat faktycznie nie będzie można nabyć pojazdu innego niż zeroemisyjny. Takie są plany. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo. Oczywiście będziemy to wyjaśniali za chwilę – w drugim punkcie. Teraz poprosiłbym o informację ze strony Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Jak państwo oceniają aktywność samorządów w tym zakresie? Z tego, co słyszymy z dużych samorządów, praktycznie samorządy nie korzystały ze środków wsparcia, jeżeli chodzi o budowanie tychże stacji. Czy tak rzeczywiście było? Informację z NFOŚiGW dotyczącą planów na przyszłość mieliśmy na podkomisji, ale korzystając z tego, że są przedstawiciele samorządów, to można też o tym powiedzieć. Jakie instrumenty są na przyszłość?

Prosiłbym ministerstwo o krótkie podsumowanie, bo rzeczywiście ocena jest taka, jak mówił mój przedmówca – stworzyliśmy fajną ustawę w 2018 roku, tylko za bardzo nikt z nas nie przejmował się jej realizacją. Były zapisy. One de facto z różnych powodów – nikogo nie oceniając i nie obciążając – były zapisami martwymi. Pytanie jest takie, jak ministerstwo podsumowuje ten okres funkcjonowania ustawy. Z tego po prostu trzeba wyciągnąć wnioski i w planowanej nowelizacji powinniśmy znieść ileś barier. Inaczej nie ma możliwości, żebyśmy mówili o rozwoju elektromobilności w Polsce. NFOŚiGW i później ministerstwo. Proszę bardzo.

Zastępca prezesa zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej Artur Lorkowski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Artur Lorkowski, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Oczywiście byłoby mi łatwiej mówić po ministerstwie klimatu, aby zachować nie tylko spójność instytucjonalną, ale również…

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Celowo tak zrobiłem…

Zastępca prezesa zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej Artur Lorkowski:

…pewną logikę interwencji NFOŚiGW. Ta interwencja, którą my proponujemy i będziemy proponowali, jest interwencją, która ma wypełniać pewne luki rynkowe, wynikające z niedoskonałości rynku, która pozostanie po dobrze wprowadzonych regulacjach, do czego nie mam wątpliwości. Niemniej jednak warto powiedzieć, że do tej pory NFOŚiGW oferował wsparcie w zakresie rozbudowy infrastruktury ładowania wyłącznie dla transportu publicznego. To było wsparcie, które było oferowane w ramach „Zielonego transportu publicznego nr 1”. Miasto Kraków jest beneficjentem, o ile pamiętam… Patrzę na Lublin, mówię Kraków… I jeszcze ponad 30 miast. Negocjacje mamy zakończone. Tam stacje ładowania dla transportu publicznego będą budowane z preferencjami dla takich rozwiązań infrastruktury spółek miejskich, które zdecydowałyby się otworzyć jako stacje ogólnodostępne, ponieważ taką politykę przyjęliśmy zgodnie z ustaleniami z Komisją Europejską.

NFOŚiGW przygotowuje dzisiaj 3 instrumenty, które, powiedziałbym, mają wesprzeć inną infrastrukturę niż infrastruktura dla transportu publicznego. Pierwszym instrumentem to jest oczywiście instrument popytowy, o którym mówili przed chwilą koledzy, wzrost liczby pojazdów elektrycznych poprzez chociażby dopłaty z programu „Mój elektryk”, którego kolejne komponenty uruchamiamy. On nie jest dzisiaj przedmiotem rozmowy, ale on tak naprawdę spowoduje, że powstanie business case wokół ładowa-

rek. Jeżeli ten biznes zacznie się opłacać z powodu ilości tych samochodów, to być może i dopłaty do tych ładowarek nie będą potrzebne w dłuższej perspektywie. Niemniej jednak dzisiaj widzimy lukę rynkową i tę lukę wypełniamy w dwóch kierunkach. Po pierwsze, chcemy skorzystać z funduszu modernizacyjnego. Mamy to uzgodnione z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym i jeszcze w roku 2021 uruchomimy wsparcie dla operatorów systemu dystrybucyjnego na rozbudowę sieci dystrybucyjnej, która służy umożliwieniu powstania instalacji stacji ładowania, przede wszystkim instalacji szybkich i ultraszybkich. Na ten cel w NFOŚiGW przeznaczymy kwotę 1 mld zł. Kwota ta powinna pozwolić na wybudowanie 4000 km linii energetycznych oraz 800 stacji transformatorowych – takie mamy wskaźniki w ramach tego programu. Tutaj beneficjentem jedynym będą OSD. OSD powinny z pomocą tych środków i dotacji do 60%, które otrzymają ze strony NFOŚiGW, wszystkie problemy z dostępnością mocy, dostępnością sieci próbować stopniowo rozwiązywać.

Drugim programem, nad którym pracuje NFOŚiGW, jest program dedykowany wsparciu infrastruktury ładowania i tankowania wodoru, o którym już mieliśmy okazję mówić kiedyś na Komisji. W stosunku do dyskusji, którą mieliśmy dwa miesiące temu, chcę powiedzieć, że zakończyliśmy uzgodnienia z Komisją Europejską. Ostatnie dokumenty zostały przekazane Komisji Europejskiej 31 sierpnia tego roku, co oznacza, że Komisja Europejska zgodnie z procedurami ma dwa miesiące na wydanie decyzji. Ta decyzja jest spodziewana do 31 października. Wiemy, że ta decyzja dzisiaj jest już w konsultacjach w ramach Komisji, więc za chwilę spodziewamy się decyzji kolegium komisarzy, która pozwoli na przyjęcie decyzji skierowanej do Polski, określającej warunki udzielania wsparcia dla stacji ładowania oraz stacji tankowania. Na podstawie tej decyzji minister klimatu wyda rozporządzenie w oparciu o ustawę Prawo ochrony środowiska, która będzie stanowiła dla NFOŚiGW wytyczną prawną, umocowaną w prawie krajowym co do sposobu dysponowania tymi środkami, co do których, z punktu widzenia pomocy publicznej, decyzję wyda Komisja Europejska. Pracujemy intensywnie z Ministerstwem Klimatu i Środowiska, aby takie rozporządzenie było wydane w listopadzie i mamy nadzieję, że w związku z tym również w listopadzie będziemy mogli ogłosić nabory w zakresie wsparcia infrastruktury ładowania i tankowania wodoru. Nie wiem, czy wszystkie nabory we wszystkich kategoriach będą odbywać się jednocześnie, czy będziemy to jeszcze w jakiś sposób szczegółowo modyfikowali. Proszę pamiętać, że już dzisiaj otwarty jest nabór i możliwość składania wniosków do Banku Gospodarstwa Krajowego, który wdraża instrument CEF, czyli centralnie wdrażany instrument finansowany bezpośrednio przez Komisję Europejską. Tam również dzisiaj polscy operatorzy, którzy chcą budować stację na drogach sieci TEN-T, ale również i w węzłach w miastach, które do tej sieci należą, mogą już dzisiaj zgłaszać wnioski i uzyskiwać wsparcie. Wsparcia, które będzie oferowane z CEF oraz to, które będzie oferowane przez NFOŚiGW, mogą być traktowane komplementarnie, o ile nie przekraczają pewnych określonych warunków. Jesteśmy w bieżącym dialogu ze spółkami, które doskonale znają te zasady – zarówno my, jak i BGK. Po stronie administracji jest koordynacja. Prowadzona jest głównie przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska. Odnosząc się do tej części, za którą my odpowiadamy jako NFOŚiGW, mogę powiedzieć, że na finansowanie infrastruktury ładowania i tankowania przeznaczymy 870 mln zł na dotacje. Beneficjentami dotacji będą mogły być jednostki samorządu terytorialnego, przedsiębiorcy, spółdzielnie – co jest istotne – wspólnoty mieszkaniowe oraz rolnicy indywidualni. Co ważne, będziemy finansowali stacje ogólnodostępne w rozumieniu ustawy o elektromobilności, ale również i infrastrukturę inną niż ogólnodostępna.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to powiem, że w odniesieniu do infrastruktury innej niż ogólnodostępna, będziemy finansowali stację o mocy większej lub równej 22 kW. To co jest istotne, na infrastrukturę inną niż ogólnodostępna przeznaczymy 140 mln zł. Jeżeli chodzi o infrastrukturę ogólnodostępną, to będzie finansowana infrastruktura ogólnodostępna wyłącznie o mocy powyżej lub równej 50 kW. Wobec tego, jeżeli chodzi o infrastrukturę ogólnodostępną, nie będziemy finansowali czy dofinansowywali stacji poniżej 50 kW. Przy czym preferencja będzie dla stacji o mocy 150 kW lub wyższej, czyli dla stacji szybkich – preferencja polegająca na podwyższeniu dofinansowania. Na kom-

ponent stacji między 50 a 150 kW przeznaczymy 315 mln zł, na infrastrukturę ogólnodostępną powyżej 150 kW również przeznaczymy 315 mln zł. Będą zróżnicowane intensywności dofinansowania. Najwyższe dofinansowanie będzie dla stacji 150 kW lub wyższych – w wysokości 50%. W naszym przekonaniu, patrząc na zakres dostępności środków, tego typu stacje powinny być traktowane jako inwestycje preferowane, przy czym będzie dochodziło do zróżnicowania wsparcia w odniesieniu do stacji ogólnodostępnych między 50 a 150. Tutaj w zależności od lokalizacji – jeżeli stacja będzie zlokalizowana w dużych aglomeracjach, wówczas wsparcie będzie wynosiło 30% z uwagi na rosnący business case, mniejszą potrzebę kompensaty ze środków publicznych i opłacalność takiej stacji. A jeżeli taka stacja będzie zlokalizowana poza dużymi aglomeracjami, wówczas to wsparcie będzie wynosiło 45%, aby również wyrównywać te białe plamy poza dużymi miastami. Będzie płaska stawka dla stacji innych niż ogólnodostępne. Stawka wsparcia będzie wynosiła maksymalnie do 25% kosztu kwalifikowalnego. To, co jest istotne, w pierwszym etapie wdrażania tego programu, program ten będzie wdrażany w oparciu o tak zwane nabory ciągłe. Czyli kto pierwszy się zgłasza, tego obsługujemy i otrzymuje wsparcie. W momencie przekroczenia pewnych benchmarków, które są charakteryzowane, szczególnie wokół liczby samochodów osobowych oraz dostawczych, będziemy przechodzili na postępowania konkursowe, aby wybierać już tylko te lokalizacje i te stacje, które w sposób rzeczywisty potrzebują wsparcia, z uwagi na niską liczbę pojazdów. Po prostu, funkcjonowanie tych stacji na danym konkretnym terenie nie ma uzasadnienia biznesowego, ale ma inne uzasadnienie – pewnej usługi publicznej. Nie dosłownie usługi publicznej, ale pewnej użyteczności publicznej, która powinna mieć miejsce. Tyle panie przewodniczący w największym skrócie na temat tego, co przygotowuje NFOŚiGW. Jak powiedziałem na początku, my widzimy swoją rolę interwencyjną w zakresie finansowego wsparcia tego procesu jako rolę uzupełniającą w stosunku do zmian i tych przepisów o charakterze regulacyjnym, które kształtują rynek, a które są w domenie nadzorującego nas Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. W tej sytuacji zamykam punkt pierwszy.

Przechodzimy do punktu drugiego i tutaj oddajemy głos przedstawicielom ministerstwa i panu dyrektorowi. Prosiłbym, żebyśmy króciutko jednak podsumowali obecnie obowiązującą ustawę – ze spojrzeniem krytycznym, bo z tego, co widać, niestety krytycznie trzeba do tego podejść. Ale krytyka i samokrytyka jest potrzebna po to, żeby w następnym kroku poprawić swoje działania. Prosiłbym o informacje dotyczące tego projektu. Jakie główne zmiany planuje Ministerstwo? Myślę, że pytania, które dzisiaj padły, jeżeli chodzi o współpracę samorządów z OSD, też są w tym projekcie. Tam OSD są rzeczywiście zwalniane z obowiązku. Natomiast prosiłbym tez o wytłumaczenie w tym punkcie, co z tymi projektami, które dzisiaj są w trakcie realizacji, co ma się z nimi stać dalej. Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska Szymon Byliński:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, szanowny panie przewodniczący, to ja może bym po prostu omawiał zmiany w ustawie, które są i jednocześnie odnosił się, do czego te zmiany wprowadzimy. Tutaj może spróbuję zastosować trochę samokrytyki, zgodnie z sugestią pana przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Bardzo się cieszę.

Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej MKiŚ Szymon Byliński:

Zacznę może od tego tematu, który zdominował dzisiejszą dyskusję, czyli kwestii związanych z obowiązkiem operatorów systemów dystrybucyjnych i z mechanizmem interwencyjnym. Rzeczywiście w 2018 roku wprowadziliśmy mechanizm interwencyjny związany z budową stacji ładowania. On został wprowadzony, gdyż przewidywaliśmy, że mogą zaistnieć problemy z realizacją punktów stacji ładowania na zasadach rynkowych.

Polska wyznaczyła sobie cele związane z rozmieszczeniem stacji ładowania, które zostały, jak gdyby wyznaczone z uwagi na dyrektywę o infrastrukturze paliw alternatywnych. W krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych wskazaliśmy ponad 6 tys. punktów ładowania w największych aglomeracjach. To było chyba 38 miast. W związku z tym ten mechanizm interwencyjny miał nam pomóc w osiągnięciu tego celu i w jego założeniu było – to wtedy wydawało się słuszne, a patrząc z perspektywy czasu trochę idealistyczne – by wszystkie strony zainteresowane rozwojem stacji ładowania znalazły wspólne porozumienie. To znaczy, że miastom będzie zależeć na tym, aby rozmieścić na swoim terenie stacje ładowania w miejscach, w których będą one przyjazne dla użytkowników pojazdów elektrycznych. Miasta tak naprawdę nie ponosiłyby kosztów rozmieszczenia tej infrastruktury, a jednocześnie operatorom systemów dystrybucyjnych będzie zależeć na tym, aby rozwinąć tę infrastrukturę, gdyż to będzie rozwój ich sieci dystrybucyjnej, a jednocześnie nie ponoszą kosztów i ekonomicznego ryzyka związanego z rozwojem tych punktów, bo budowa stacji ładowania byłaby im zwracana w taryfie energii elektrycznej. Byłaby traktowana jako koszt uzasadniony do taryfy. Jak pokazało życie, ta współpraca pomiędzy samorządami a operatorami stacji ładowania różnie wyglądała. W niektórych miastach bez problemu zostały opracowane plany, zostały znalezione miejsca, w których te stacje ładowania mają być rozmieszczone, w innych miastach rzeczywiście jest tak, że albo samorząd, albo operator systemu dystrybucyjnego zgłaszał jakieś uwagi i to porozumienie było trudniejsze. W związku z tym te plany się opóźniały, a zgodnie z ustawą, wójt lub burmistrz projekt planu miał opracować do stycznia 2020 roku. Później te terminy z uwagi na COVID, który też wpłynął na realizację tego obowiązku, zostały przesunięte i zgodnie ze zmianami wynikającymi z ustawy COVID-owej, wójt lub burmistrz mieli opracować projekt planu rozmieszczenia stacji ładowania do 15 marca 2020 roku. Ten plan miał zostać poddany konsultacjom do końca maja 2020 roku. W czerwcu OSD miały otrzymać plan i dostosowywać swoje działania do jego realizacji. Różnie się to układało. W Warszawie, jak słyszeliśmy, był to grudzień 2020 roku. W innych miastach było to wcześniej lub później. Na przykład dochodziło do takich problemów, że operatorzy systemów dystrybucyjnych byli proszeni o ponoszenie bardzo wysokich opłat, na przykład za wynajem miejsc parkingowych. To wszystko wpływało na pewien brak porozumienia stron. Zarówno my jako ministerstwo, ale też samorządy i operatorzy systemów dystrybucyjnych, powinniśmy się zastanowić, dlaczego takie porozumienie się nie udało. Może powinniśmy bardziej doprecyzować przepisy? Natomiast ten stan tak wygląda na dzisiaj. Jeszcze powiem, że niektórzy operatorzy systemów dystrybucyjnych zrealizowali swój obowiązek prawie w całości, inni nie zaczęli go realizować. Taka jest rzeczywistość. Natomiast my te przepisy zmieniamy nie dlatego, że mamy taką interpretację, tylko z dyrektywy o rynku energii elektrycznej 2019/944 wynika, że operatorzy systemów dystrybucyjnych nie mogą posiadać stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Jest tam pewien mechanizm interwencyjny, który to umożliwia, ale najpierw powinien zostać przeprowadzony ten mechanizm, że prezes Urzędu Regulacji Energetyki powinien przeprowadzić pewne analizy rynkowe, które by wskazały, że nikt inny oprócz OSD nie chce posiadać tych punktów i dopiero wtedy OSD mogłyby te punkty budować. My byliśmy zaawansowani. W trakcie prac nad tą dyrektywą nie udało nam się uzyskać żadnego okresu przejściowego. W związku z tym musimy się z tego mechanizmu wycofać. Natomiast to w żaden sposób nie powoduje, że przyjęte plany przestają obowiązywać.

W obecnym projekcie ustawy nie ma słowa o tym, że przyjęte plany przestają obowiązywać. Te plany obowiązują, mogą zostać wykorzystane przez samorządy w różny sposób. Co więcej, zgodnie z projektem, który jest w Sejmie, obecne przepisy o mechanizmie interwencyjnym stosuje się do rozpoczętej budowy ogólnodostępnej stacji ładowania, która nie została oddana do eksploatacji do dnia wejścia w życie ustawy. Do budowy ogólnodostępnej stacji, która nie została jeszcze rozpoczęta, ale dla której termin według programu przyłączania OSD był wyznaczony na 31 grudnia 2020 r. stosuje się przepisy obecnie obowiązujące, łącznie z przepisami o karach, które może nakładać prezes Urzędu Regulacji Energetyki za niebudowanie stacji ładowania. Zatem wydaje mi się, że część z tych stacji na pewno zostanie dokończona. A te podmioty, które nie podjęły działań,

będą musiały wejść w dialog z prezesem Urzędu Regulacji Energetyki w tym zakresie. Jeżeli plany zostały przyjęte i nawet jeżeli OSD ich nie zrealizowały, to być może znajdą się podmioty, które z dofinansowaniem NFOŚiGW będą zainteresowane rozmieszczeniem tych stacji. Dużą jak gdyby zaletą tych planów jest to, że zostały tam wskazane pewne informacje, które ułatwią powstanie stacji ładowania, jak choćby dostępność sieci dystrybucyjnej. To jest bardzo ważna informacja. Może tyle na temat planów.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Jedno zdanie, panie dyrektorze. Pewnie w trakcie posiedzeń Komisji i prac sejmowych będziemy o tym rozmawiali, ale myślę, że nic nie zaszkodzi, żeby wpisać, że te plany obowiązują – tak na pierwszy rzut oka. Bo tutaj chyba nie ma problemu. Też mam domniemanie, że skoro zmieniamy ustawę, to te plany dalej obowiązują. No, ale może jednak trzeba to wpisać. Druga rzecz. Jest ileś – sam pan dyrektor o tym powiedział i przedstawiciele OSD o tym powiedzieli – pracy w toku, jeżeli chodzi o OSD. Ja rozumiem, że prezes Urzędu Regulacji Energetyki w taryfie uwzględnił budowanie tych stacji i dzisiaj jak ktoś nie wybudował, to będzie musiał z prezesem dyskutować, o ile mniej dostanie na inwestycje, bo już pieniądze wziął, za które tych stacji nie wybudował. Wydaje mi się, czytając zapisy ustawy – może czegoś nie doczytałem – że dobrze by było, skoro upoważniamy OSD do sprzedaży tych stacji, bo takie są zapisy, to być może warto również upoważnić do sprzedaży projektów tych stacji. Mówiąc krótko, sprzedaż nawet tego, co jest w toku. Przecież jakieś działania tam mogły być już podjęte. Coś jest tam zaprojektowane. Nie jest jeszcze przygotowany projekt techniczny, nie ma pozwolenia na budowę, ale rozpoczęto jakieś prace dla danego punktu i może warto, żeby rozszerzyć, żeby OSD mogło również sprzedawać te prace w toku na rzecz prywatnych operatorów.

Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej MKiŚ Szymon Byliński:

Jeśli chodzi o ten pierwszy punkt, to my, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, zastanowimy się, czy w ogóle jest potrzeba z punktu widzenia legislacyjnego i prawnego. To jest taki typowy problem prawny, czy trzeba wpisywać pewne rzeczy wprost, czy one są dorozumiane. Zatem to sprawdzimy. Jeśli chodzi o te plany i projekty, to jak rozumiem, chodzi o taką sytuację, że ktoś miał już projekt rozmieszczenia stacji, on powiedzmy przypada na przyszły rok, i teraz chciałby odzyskać koszty uzasadnione – zapewne prezes URE się nie zgodzi, bo nie może się zgodzić – i wtedy w przypadku sprzedaży projektów, mógłby te koszty odzyskać. Moja pierwsza myśl jest taka… Dlatego wrzuciliśmy w koszty uzasadnione, aby ci użytkownicy mogli korzystać ze stacji. Jeżeli projekt zostanie sprzedany, nigdy nie zapewnimy, że ta stacja zostanie wybudowana. Użytkownicy systemu elektroenergetycznego poniosą koszt przygotowania tych planów. Natomiast czy prywatny inwestor wybuduje, na to nie będziemy mieć wpływu. To jest moja pierwsza wątpliwość, ale się zastanowimy. W przyszłym tygodniu jest posiedzenie Komisji.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak. Zresztą będę to zgłaszał. Mówię to jako przedstawiciel OSD. Muszę niestety pana zmartwić – zdecydowanie większe jest prawdopodobieństwo, że prywatny operator to wybuduje niż OSD. Przecież mieliśmy spotkanie z OSD i nie chcę już wracać do tego, co usłyszeliśmy. Po prostu to jest piąte koło u wozu również dla OSD. Nie ma tam żadnych sankcji z tego powodu – bez względu czy OSD to wybuduje, czy nie wybuduje. Dzisiaj operatorzy systemu mają takie problemy, że naprawdę te stacje ładowania to ostatnia rzecz, którą będą się zajmować i budować. Oni najchętniej by się tego pozbyli. Nie czarujmy się, te zapisy, które tutaj są, to zapisy zgłaszane przez operatorów systemów dystrybucyjnych panu ministrowi, żeby zwolnić ich z tych obowiązków. Bo i tak jest to nierealne, żeby oni to budowali i później jeszcze tym zarządzali. To jest tylko prośba o przemyślenie. Będziemy o tym rozmawiali. Sygnalizuję, że zdecydowanie większe jest prawdopodobieństwo szybkiego wybudowania przez prywatnego operatora, jeżeli to się będzie opłacało, niż przez OSD. Co do tego nie mam żadnych wątpliwości, pracując 20 lat w OSD i wiedząc, jak do tego podchodzą operatorzy systemu dystrybucyjnego.

Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej MKiŚ Szymon Byliński:

Dobrze. Dziękujemy. Oczywiście przemyślimy to, przeanalizujemy, porozmawiamy i myślę, że za tydzień będziemy bardziej przygotowani do tej dyskusji. To rozumiem tyle w temacie mechanizmu i możemy przejść…

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak jest. Dalej. Te propozycje, które tam się pojawiają, te strefy i samorządy… Tam sporo jest zmian.

Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej MKiŚ Szymon Byliński:

Chciałem zacząć od stref czystego transportu, czyli kolejnego tematu, który zawsze budzi duże emocje, jeśli chodzi o tę ustawę. W projekcie, który będziemy omawiać za tydzień, są zmiany dotyczące zasad ustanowienia stref. Najważniejsze zmiany to przede wszystkim możliwość ich utworzenia na terenie wszystkich gmin. Nie ograniczamy wielkości gmin – obecnie to są gminy powyżej 100 tys. mieszkańców – oraz na całym obszarze miasta. Nie ograniczamy tego obszaru do gęstej zabudowy, jak to jest w obecnie obowiązujących przepisach, czyli tak naprawdę powinno to ułatwić rozwój tych stref i powinno też uwzględnić specyfikę każdego miasta. Jednocześnie doprecyzowujemy przepisy do dotyczące określenia przez gminy wyłączeń z zakazu wjazdu do stref czystego transportu. Gminy będą mogły wskazywać uprawnienia do wjazdu do stref, które nie są określone na poziomie ustawy. My te przepisy doprecyzowujemy, gdyż gminy mają obecnie wątpliwości, czy mogą wskazywać podmiotowo, przedmiotowo, w jaki sposób mają to czynić. Obecne przepisy to doprecyzowują i przynajmniej w toku konsultacji publicznych, które przeprowadziliśmy nad tą ustawą, wydaje się, że to powinno rozwiązać ten problem i jest to odpowiedź na oczekiwania strony samorządowej. Natomiast pozostałe przepisy w dużej części pozostają bez zmian. Cały czas będzie możliwość wjazdu do stref czystego transportu – za opłatą. Tu chodzi o okazjonalny wjazd do strefy czystego transportu. Natomiast gminy będą decydować o obszarze, o wielkości, o zasadach wjazdu do stref. Na mocy ustawy z zakazu wjazdu zostały zwolnione pojazdy elektryczne i napędzane gazem ziemnym oraz pojazdy policji, służb i tak dalej, które absolutnie muszą wjechać. To są najważniejsze zmiany. Jeśli są jakieś pytania, to odpowiemy.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dzięki. Jakieś pytania? Jest mowa o pojazdach elektrycznych. Pytanie, czy nie powinno się również dopuścić pojazdów plug-in? Bo jednak jakby nie patrzeć, dzisiaj przy tej technologii to są pojazdy, które akurat jeżeli chodzi o miasta, praktycznie są pojazdami elektrycznymi. Być może warto pomyśleć o wprowadzeniu jakiegoś poziomu, jeżeli chodzi o emisję zanieczyszczeń. Taka sugestia, bo na to wiele osób zwraca uwagę.

Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej MKiŚ Szymon Byliński:

Jeśli chodzi o pojazdy hybrydowe, dyskusja trwa od wejścia ustawy w życie – czy dopuszczać pojazdy hybrydowe. One rzeczywiście w mieście w większości jeżdżą na silnikach elektrycznych, natomiast w trybie spalinowym emitują zdecydowanie więcej CO_2 – bo to są przecież pojazdy benzynowe – niż zwykłe pojazdy, z uwagi na to, że są cięższe i często muszą naładować akumulator. Co więcej, nam się wydaje, że dokonaliśmy pewnego wyboru technologicznego. Technologia hybrydowa jest technologią przejściową. Przede wszystkim chcemy wspierać rozwój pojazdów bateryjnych, pojazdów elektrycznych…

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Wejdę w słowo. Mówię o hybrydzie plug-in. Nie mówię o takiej typowej hybrydzie. To jest ładowane z gniazdka i to się różni tylko tym od samochodu elektrycznego, że po prostu ma drugi silnik. Natomiast w mieście, mając zasięg 50-70 km, praktycznie jeździ się na silniku elektrycznym.

Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej MKiŚ Szymon Byliński:

Tak. I na silniku elektrycznym pojazdy są zeroemisyjne. Pewnie rzeczywiście tak jest, że większość ludzi, jak ktoś ma hybrydę plug-in, będzie jeździć w mieście na silniku elektrycznym. Natomiast tam są większe silniki, bo są też cięższe, i emitują więcej. Jest też taki praktyczny wymiar – trudno będzie tak naprawdę stwierdzić, czy ktoś porusza się po strefie na silniku spalinowym, czy na silniku elektrycznym. Zakładamy, że rzeczywiście jest pewna racjonalność. Ale wyobrażam sobie, że ktoś zapomniał naładować samochód i jeździ samochodem spalinowym po mieście. Poza tym hybrydy plug-in to większe i cięższe samochody. Rzeczywiście ta dyskusja trwa. Dziś nie chcielibyśmy ich włączać w strefę. Natomiast myślę, że ten tydzień do komisji sejmowej – już widzę po licznych mailach i uwagach – będzie dosyć intensywny w zakresie dyskusji o hybrydach. Za tydzień, jak myślę, powtórzymy tę dyskusję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Proszę bardzo.

Koordynator projektów transportowych Polskiego Alarmu Smogowego Bartosz Piłat:

Dzień dobry. Bartosz Piłat, Polski Alarm Smogowy.

Chciałbym się odnieść do tej ostatniej sprawy. Strefy czystego transportu, tak jak do tej pory, są sformułowane i jak być może, mam nadzieję, będą sformułowane po nowelizacji ustawy, umieszczają stały czy gwarantowany ustawowy wjazd dla pojazdów zeroemisyjnych plus pojazdy CNG. Tak jak koledzy z ministerstwa powiedzieli, hybrydy plug-in nie dają gwarancji, że poruszają się wyłącznie na silniku elektrycznym. Co więcej, mnóstwo jest danych, które pokazują, że właściciele takich samochodów bardzo często ich nie ładują w domu, na przykład w nocy. Holenderskie doświadczenia pokazują, że 80% kierowców, którzy kupują takie samochody, zapomina je ładować. Realnie rzecz ujmując, te auta poruszają się na bazie silnika spalinowego, a średnia różnica w wadze pomiędzy taką hybrydą plug-in a klasycznym samochodem z silnikiem spalinowym to jest według pomiarów 17%. Pojazdy z baterią ważą średnio 17% więcej niż taki sam pojazd mający silnik spalinowy. Mówiąc krótko, tego rodzaju pojazdy nie mogą być traktowane jako zeroemisyjne. Niestety. Nawet na obszarach miast, nawet jeśli mają realnie zasięg 50-70 kilometrów, a wiemy też, że bardzo dużo tych pojazdów takiego zasięgu nie ma. To jest długa dyskusja i oczywiście będzie mnóstwo argumentów. Chciałem zwrócić uwagę, że niestety jest podstawowy element polegający na tym, że nie mamy gwarancji, że taki pojazd porusza się wyłącznie w oparciu o silnik elektryczny na takim obszarze.

Jeszcze jeden element, który poniekąd odnosi się do stacji ładowania, ale jest szalenie istotny. Proszę pamiętać, że każdy rodzaj ułatwienia dla pojazdu elektrycznego w śródmieściu oznacza utrwalanie chęci poruszania się po tym śródmieściu samochodem. Dzisiaj rozmawiamy o tym, żeby rozwijać sieć ładowania, co oczywiście jest niezbędne i konieczne, bo bez tego możemy zapomnieć o rozwoju elektromobilności, ale mam takie przekonanie – widać to wyraźnie na przykładzie doświadczeń paryskich czy lyońskich – że te stacje powinny być bardziej dopasowane do potrzeb tych, którzy zarabiają na pojazdach w ciągu dnia. Mówię o małej logistyce, o kurierach, o dostawcach czy taksówkach. To są ludzie, którzy realnie potrzebują doładować samochód w trakcie pracy w ciągu dnia w mieście. Natomiast indywidualni posiadacze takich pojazdów mają mniejszą taką potrzebę. Poza tym, tak jak powiedziałem, to jest zachęta do tego, żeby oni się po mieście poruszali samochodem. Samochód elektryczny to nadal samochód. Mówię o tym dlatego, ponieważ długości tras, na jakich poruszają się pojazdy prywatne w ciągu dnia, zależnie od regionu, nie przekraczają 30-40 km. To są znowuż statystyki. Najdłuższe podróże, jakie są odbywane, to podróże odbywane w aglomeracjach amerykańskich. Tam to jest odległość 60-70 km. Czyli w dalszym ciągu mówimy o czymś, co jest w zasięgu dzisiejszych pojazdów elektrycznych, jeśli tylko są naładowane w domu. To chyba tyle, jeśli chodzi o to, co do tej pory padło w odniesieniu do stref czystego transportu.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

OK. Dziękuję. Tu się jeszcze kolega zgłaszał… Później pan.

Doradca zarządu Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych Jacek Mizak:

Bardzo dziękuję. Jacek Mizak, Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych. Rozumiem, że możemy się odnosić do tego fragmentu nowelizacji, który dotyczy wszystkich kwestii związanych z SCT.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak jest.

Doradca zarządu Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych Jacek Mizak:

Krótkie ad vocem do tego, co powiedział Bartosz. Ja się z nim zgadzam. Też mam taką refleksję – jak przeglądałem plany lokalizacji w większości większych miast, to niestety zauważałem taką prawidłowość, że ogromna większość punktów ładowania zaplanowana jest w ścisłym centrum, co dodatkowo zachęca do podróżowania pojazdem. Nieważne, czy to jest elektryczny czy spalinowy. Mamy bardzo mało zaplanowanych punktów na dużych osiedlach mieszkaniowych, na przykład, typu Białołęka, Targówek czy Ursynów. Tam jak ktoś mieszka w bloku, nie ma garażu podziemnego, szanse na doładowanie samochodu ma znikome. Miasta uparcie świadomie lub nieświadomie wpychają samochody do centrów miast.

Przechodzę do tych propozycji, które dotyczą SCT. Jest kilka zmian, które nam się bardzo podobają, które należy pochwalić. Było już mówione, że usunięty został zapis, który ogranicza możliwość tworzenia stref w dużych gminach, czyli tych powyżej 100 tys. mieszkańców. Bardzo dobry ruch. Nie ma również tego dziwnego zapisu o miejskim w charakterze zabudowy w śródmiejskiej strefie. To było tak niejasne, że nie wiadomo było, o co chodzi. Bardzo nam się podoba ta zmiana. Bardzo nam się też podoba zmiana polegająca na usunięciu stałego wyłączenia dla mieszkańców strefy. Rzeczywiście, większość ruchu generowana jest przez mieszkańców, więc stałe wyłączenie praktycznie pozbawiałoby sensu takie strefy. Również widzimy fakt, że tworzenie stref jest procesem trudnym i wymagającym szerokich konsultacji, który nie może być wprowadzony ad hoc, stąd też pozytywnie patrzymy na dodatkowe wymogi dotyczące czasu trwania procesu konsultacji i zdecydowanie to popieramy.

Natomiast nadal w ustawie jest kilka kwestii, które nam się mniej podobają. Takie jak utrzymanie… Dobrze, że w strefie zniknęły samochody LPG. Natomiast pozostał gaz ziemny. Stoimy na stanowisku, że gaz ziemny nie jest paliwem zeroemisyjnym. Nie można też go również nazwać paliwem niskoemisyjnym, wbrew pewnym reklamom. Badania dowodzą, że jest trochę inaczej, a ustawa jakby zrównuje pojazdy wodorowe, elektryczne i pojazdy na gaz ziemny jako czyste. Skoro mogą bez ograniczeń wjeżdżać do strefy czystego transportu, to potraktowane są jako czyste. Uważamy, że tutaj można by się zastanowić, czy rzeczywiście ten gaz ziemny jest konieczny. Został również zapis o daniu bardzo szerokiego mandatu samorządom dotyczącego możliwości dodatkowych stałych wyłączeń przedmiotowych czy podmiotowych. Znam argumentację kolegów z ministerstwa, że chcą zostawić rzeczywiście dosyć dużą swobodę samorządom. Jestem jak najbardziej za, żeby samorządy miały na to jak największy wpływ. Natomiast danie tak szerokiego mandatu? Nie wiem, czy jest dobre, czy nie są potrzebne jednak krajowe ramy, w jakich samorządy mogłyby się poruszać. My stoimy na stanowisku, że bardziej widzielibyśmy zapis, który umożliwia danie samorządom możliwości ograniczenia wjazdu do strefy, ale w oparciu o normy emisji Euro – żeby nie było superdowolności, tylko, jeżeli na przykład Łódź by zadecydowała, że chce wyeliminować najstarsze, ponad 20-letnie pojazdy, to mówi Euro 3 minimum, za 2 lata Euro 4… Stopniowy, progresywny sposób, żeby dać mieszkańcom do zrozumienia, że kierunek jest taki i trzeba się do tego przygotować, a jednocześnie jest czas na dostosowanie się.

Druga kwestia to ten zapis, który umożliwia samorządom wprowadzenie poboru opłat przez okres 3 lat. Pomysł jest fajny i rzeczywiście został dodany bardzo zbożny cel, że środki z tych opłat mogą być na przykład przeznaczone na wsparcie zakupu rowerów elektrycznych – wspomaganych elektrycznie. To jest bardzo fajne, natomiast z rozmów z samorządami wynika, że ustanowienie skutecznego systemu poboru tej opłaty może być bardzo kosztowne. Inwestycje w taki system, mając na uwadze, że on może funkcjo-

nować tylko 3 lata, nie wiem, czy jest atrakcyjne dla samorządów, ale tu chętnie poznam opinię, czy dla nich to jest instrument atrakcyjny.

Trzecia kwestia. Nie wiem, jak mógłby wyglądać zapis, ale poddaję pod dyskusję… Problemem, który może nas dotknąć przy tworzeniu stref, to jest po prostu bardzo mały ich obszar. To znaczy, utworzenie strefy czystego transportu na trzech bocznych małych uliczkach, o bardzo niewielkim natężeniu ruchu, może być świetnym ruchem propagandowym, PR-owym, natomiast de facto nie będzie miało żadnego wpływu na polepszenie się jakości powietrza. Czy nie należałoby podjąć dyskusji, żeby przy tworzeniu strefy nie zastosować też jakichś wytycznych czy kryteriów dotyczących minimalnej wielkości takiej strefy, by ona rzeczywiście miała realny wpływ na jakość powietrza w mieście i na to, co się w nim dzieje? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo. Generalna uwaga – więcej wiary w samorządy. Jakoś wierzę w te samorządy, że gdy dostaną taki instrument, to jednak będą go wykorzystywać, ale te sugestie oczywiście przyjmujemy. Proszę bardzo, tam kolega się zgłosił. Później PSPA i jeszcze Bartek ad vocem pewnie do tego… I pan prezydent. Proszę bardzo.

Dyrektor wykonawczy w Polskim Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Michał Wekiera:

Dziękuję, panie przewodniczący. Michał Wekiera, PZPM, jeszcze raz.

Chciałbym się tylko odnieść do tych kwestii, o których pan wspomniał i poruszył dość taki gorący temat dotyczący hybryd plug-in. Mam wrażenie, że one są ubierane tutaj w strój jakiegoś najgorszego możliwego stwora, który może się pojawić, że tak powiem. Natomiast chciałbym też zwrócić uwagę, że mamy pełną dowolność, jeżeli chodzi o sprowadzanie samochodów używanych do Polski. Promowane są samochody tańsze – o niższej normie emisji. W związku z tym wydaje mi się, że taka hybryda plug-in to jest niezmiernie czysty pojazd jak na realne polskie warunki.

Druga kwestia, którą chciałbym podnieść. Nie bardzo rozumiem – wielokrotnie o tym mówiliśmy – dlaczego jest mowa o hybrydach, gdy wpuszczamy samochody na gaz ziemny? Przecież samochód na gaz ziemny może równie dobrze spełniać normę Euro 1, Euro 2 lub Euro 3. W związku z tym nie rozumiem, dlaczego samochód hybrydowy, benzynowy, czy nawet diesel Euro 6 nie może wjechać, a może wjechać samochód CNG lub LNG z normą Euro 1. To nie jest tak, że jak do takiego silnika wewnętrznego spalania zatankuje się gaz ziemny, to on natychmiast przeskakuje o 4-5 norm. On pracuje w określonym cyklu i ma zadeklarowane pewne mapy spalania zaszyte w systemie. Ma określonego rodzaju system oczyszczania spalin i nie jest w stanie osiągnąć takich wyników, jak osiągają nowe samochody spalinowe – na przykład jeżeli mówimy o samochodzie Euro 2, 3, 4 i nawet 5 CNG czy LNG. Oczywiście jest pewien zysk na hałasie, bo też powinniśmy się z tym liczyć. Cały czas mówimy o emisji spalin, ale jest zysk na emisji hałasu, bo to też jest emisja.

Chciałbym też zwrócić uwagę na jeszcze jedną rzecz. Podnoszone są kwestie dotyczące wagi pojazdu. Otóż samochód elektryczny jest najcięższym z tych rozwiązań. Proponuję sięgnąć do raportu Komisji Europejskiej, w którym jest wskazane, że samochód elektryczny, jeżeli nie ma odpowiednich rozwiązań w zakresie na przykład klocków hamulcowych czy opon odpowiednich zamontowanych, ma bardzo wysoką emisję cząstek stałych. W tej chwili tak naprawdę w silnikach spalinowych została tak ograniczona emisja cząstek stałych, że głównym źródłem tej emisji, jeżeli chodzi o ruch, są ścierające się układy trące w samochodzie. Mamy tutaj tarcie opon, mamy tarcie klocków hamulcowych. Tak że oczywiście wiadomo, że samochód wodorowy czy elektryczny jest zeroemisyjny w miejscu, w którym się go użytkuje i na pewno jest najkorzystniejszym rozwiązaniem z punktu widzenia środowiska. Natomiast zgadzam się z panem przewodniczącym, że należałoby się zastanowić nad kwestią wprowadzenia choćby czasowego rozwiązania, jeżeli chodzi o hybrydy i wydaje się – patrząc na czyste dane techniczne czy też wynikające z badań, które są wielokrotnie negowane, ale one są w jakimś cyklu porównywalnym robione, czy badań też dokonywanych niezależnie – że wprowadzenie normy Euro jako rozróżnika miałoby sens. Tak jak powiedziałem, to jest zadziwiające, że może się pojawić LNG lub CNG z normą 0, 1, 2, 3 – możemy sobie taki wyobra-

zić – a nie może wjechać samochód, który jest nowy i spełnia najnowszą normę Euro. Za chwilę będzie siódemka. Teraz biorąc pod uwagę to, co jest zapowiadane przy normie Euro 7, taki samochód gazowy po prostu nie ma szans. Jak rozumiem, dyskutujemy o normie, dyskutujemy o emisji z rury wydechowej, tylko i wyłącznie. Bo oczywiście możemy dyskutować o pewnym zysku polegającym na tym, w jaki sposób paliwo zostało wytworzone – a propos CNG i LNG. Jeżeli rzeczywiście będzie to bio, to zupełnie inaczej to wygląda. Ale ciągle wtedy mówimy o tak zwanej emisji well-to-wheel, czyli ciągnionej emisji, a nie o misji wychodzącej z rury wydechowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo. To też ciekawe argumenty. Pan dyrektor i ministerstwo słuchają. To pewnie przedsmak dyskusji na Komisji i na posiedzeniu plenarnym Sejmu. Dlatego dobrze, że jest podkomisja i już w tej chwili możemy przedstawiać argumenty jednej i drugiej strony. Proszę bardzo, PSPA, a później miasto Łódź i zgłosił się kolega z Antysmogowego Alertu. I tutaj kolegę widziałem… Proszę bardzo.

Dyrektor do spraw relacji zewnętrznych, członek zarządu Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych Aleksander Rajch:

Jeszcze raz Aleksander Rajch, Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych. Chciałbym się tylko odnieść do pozytywnych sygnałów ze strony samorządu. Przy wyjątkowo dynamicznym i szybko zmieniającym się rynku przyszło nam czekać 2 lata na nowelizację ustawy, ale te zapisy dotyczące SCT nas akurat bardzo cieszą. PSPA zgadza się z większością uwag przedstawionych wcześniej. Bardzo nas cieszy również tak szeroka kompetencja oddana w ręce samorządów, bo to już spotkało się z bardzo proaktywnym nastawieniem.

Jako PSPA pracujemy mocno, jeśli chodzi o samorządy, współpracujemy w stopniu partnerskim z samorządami. We wrześniu udało nam się doprowadzić do podpisania deklaracji na rzecz rozwoju stref czystego transportu. Podpisało ją aż 12 największych polskich miast. Właściwie to jest pierwszy raz, kiedy tak silnie została wyrażona intencja współpracy i tak aktywnych działań, żeby utworzyć te strefy. W ramach tego jest też 9 rekomendacji, które wypracowaliśmy. Chyba pan prezydent nawet ma otwarte te rekomendacje. Pewnie się odniesie. Zresztą pan prezydent bardzo mocno wspiera ten proces. Do tej deklaracji dodaliśmy jeszcze w czasie Kongresu Nowej Mobilności, czyli kolejnej emanacji współpracy z samorządem i tego, jak samorządy angażują się w ten rynek, doszło do podpisania koalicji na rzecz rozwoju stref czystego transportu. Do tej koalicji w zeszłym tygodniu dołączyła Górnośląska Zebrzydowska Metropolia, czyli mamy 41 metropolii łącznie. To pokazuje, że taki brak z naszej strony jako polskiego rynku… W świetle tego, że w Europie już są 54 strefy czystego transportu, u nas nie ma żadnej, była jedna próba, ten impuls jest bardzo konkretny. Jest 9 rekomendacji, jak wprowadzać te strefy, jak je rozwijać, co jest potrzebne w ramach tych stref. Do tego jeszcze, jako PSPA, zakładamy komitet samorządowy po to, żeby rzeczywiście wypracowywać merytoryczne propozycje działań i szybko zacząć to realizować. Powstanie też laboratorium stref czystego transportu, odnoszące się do uwag już przedstawionych, czyli jak to uregulować.

Kwestia potencjalnych opłat jest do wypracowania. Najważniejsze jest wypracowanie formuły szybkiej realizacji implementacji tego projektu. W świetle mieszanych uczuć odnośnie wypełniania limitów ustawy, myślę, że to jest takie bardzo pozytywne światło dotyczące tego, jak samorządy reagują i same proaktywnie, z lekkim wsparciem takich organizacji jak nasza, takie projekty realizują.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Proszę bardzo, panie prezydencie.

Wiceprezydent Miasta Łodzi Adam Wieczorek:

Na wstępie wszystkim obecnym chciałbym podziękować, że te przepisy idą w dobrym kierunku w końcu i rysuje się perspektywa tego, aby zaczęły powstawać strefy czystego transportu. To jest praca na poziomie parlamentu, ministerstwa, PSPA i innych organizacji, które się włączają w dyskusję na temat stref czystego transportu – PSPA jako silny

partner strony samorządowej przy wypracowywaniu tej deklaracji. Właśnie ją trzymam. Ona była przesłana do ministerstwa. Dzisiaj dużo z tych 9 punktów odnalazło się w zapisach ustawy, za co dziękuję ministerstwu.

Myślę, że w pewien sposób ułatwiliśmy też pracę ministerstwu. Jako samorządy, które będą docelowo implementować i tworzyć strefy czystego transportu, sami się wypowiedzieliśmy, w jakim kierunku chcielibyśmy, żeby one szły. Ta inicjatywa wyszła też z tego powodu, że w pewnym momencie zniknęły zmiany związane z przepisami dotyczącymi stref czystego transportu w ramach nowelizacji. Po prostu zareagowaliśmy. Widzieliśmy dobry kierunek, konsultowałem go też jako przedstawiciel Unii Metropolii Polskich w rozmowach ze stroną rządową. W pewnym momencie zauważyliśmy, że te zmiany przepisów znikają, stąd więc inicjatywa. Dziękujemy za wznowienie w ramach nowelizacji i za pojawienie się przepisów na nowo.

Jeżeli chodzi o wiarę w samorządy, powiem tak, że my jako samorządowcy nie zrobimy nic głupiego względem mieszkańców. Za każdym razem pytamy, wsłuchujemy się w opinię mieszkańców, bo po prostu mamy z nimi bliski kontakt na co dzień. Jeżeli chodzi o kompetencje, które są przenoszone na nasze barki, bo jest to również odpowiedzialność, to będziemy mądrze z nich korzystać. Cieszy mnie wymóg dotyczący konsultowania odpowiednio długiego i odpowiednio głębokiego z mieszkańcami. Tak się wypracowuje decyzje. Strefy czystego transportu muszą być w zgodzie z rozwojem świadomości, rozwojem gospodarczym, ale też z preferencjami mieszkańców, bo to oni tworzą wspólnotę, która stanowi o samorządzie.

Jedna kwestia, którą chciałbym poruszyć, której do końca nie odnajduję. Tutaj może ministerstwo wyjaśni. Rozmawialiśmy o tym na Kongresie Nowej Mobilności i zostały poruszone kwestie w zakresie norm Euro. To jest kwestia związana z tym, że dzisiaj projekt choćby w Krakowie… Kraków jako szalenie odważny samorząd na bazie starych przepisów, obecnie jeszcze obowiązujących, próbował wprowadzić strefę czystego transportu. To była iście kaskaderska misja. Jeszcze raz dziękuję miastu Kraków, ponieważ to, że ten projekt nie wyszedł, też jest jakby pewnym papierkiem lakmusowym, że na bazie tych obecnych przepisów nie da się wprowadzać skutecznie, w zgodzie z mieszkańcami, stref czystego transportu. Ja nie odnajduję możliwości wprowadzania zapisów dotyczących progresywności stref czystego transportu, czyli kierunku, w którym my pokazujemy jako samorządy mieszkańcom i we współpracy z samorządami, że pierwszy etap naszej strefy będzie uregulowany, w taki i w taki sposób. Następnie, po 5 latach nasza strefa będzie się zmieniała, jeżeli chodzi o restrykcje, w taki i w taki sposób. Dzisiaj nie możemy zerojedynkowo wykluczyć części mieszkańców, bo to by było działanie czysto opresyjne, nikt nie chce tego robić. Natomiast myślę, że takie budowanie świadomości i rozłożenie tego wszystkiego w czasie… Oczywiście nie w takim czasie, żebyśmy mogli powiedzieć, że zwlekamy, tylko w takim czasie, żeby każdy, już nawet myśląc o zakupie nowego pojazdu mówił – no dobrze, w moim mieście ja się przemieszczam stąd dotąd, więc przejeżdżam przez takie i takie obszary, tutaj są takie i takie wymogi prawne, jeżeli chodzi o emisję, szanuję moje miasto, kocham moje miasto, w związku z tym będę szukał pojazdu w takim kierunku, jeżeli chodzi o emisję i z takimi rozwiązaniami. Wprowadzanie progresji to możliwość tak naprawdę oswajania się mieszkańcom z przepisami. Jeżeli przepisy będą dalej zerojedynkowe, niestety mieszkańcy będą reagować negatywnie. To się momentalnie odbija na samorządowcach, bo oni też momentalnie reagują. Jeżeli mieszkaniec nie chce, to dlaczego mamy coś wprowadzać? Nadal będziemy mieli problem na poziomie krajowym, jeżeli chodzi o skuteczne rozliczenie się z ilości stref czystego transportu. Poza tą kwestią uważam, że zmiany idą w bardzo dobrym kierunku. Myślę, że praktyka, już po nowelizacji, pokaże nam czy trzeba będzie wprowadzać jakieś drobne zmiany, ale tutaj ze strony samorządowej i komitetu samorządowego przy współpracy z PSPA deklaruję, że będziemy po prostu aktywnie przesyłać uwagi i sugestie. Myślę, że ministerstwo będzie skłonne jakoś je uwzględniać, tak jak nasza deklaracja, która w dużym zakresie jest odzwierciedlona w nowelizacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Proszę bardzo, Alert Antysmogowy… Później kolega, który się zgłaszał.

Koordynator projektów transportowych Polskiego Alarmu Smogowego Bartosz Piłat: Jako były pracownik zarządu transportu publicznego w Krakowie bardzo dziękuję panu prezydentowi, który wdrażał testową strefę. To była też motywacja, dla której zająłem się tematem. W praktyce wyszło nam trochę więcej problemów niż się spodziewaliśmy.

Po pierwsze, dziękuję, bo to jest poprzedni rok pracy. Właściwie mniej więcej rok temu spotykaliśmy się z resortem jako strona społeczna i z samorządowcami z Unii Metropolii Polskich. Chciałem podkreślić, że projekt, który teraz jest kierowany do Sejmu, to jest projekt, który generalnie zyskał akceptację. Projekt, który był konsultowany i jest w moim przekonaniu kompromisem w dobrym tego słowa znaczeniu. Każdy, kto będzie chciał skorzystać z tego rozwiązania, będzie miał szansę, żeby zrobić to dobrze, z szacunkiem – tak jak pan prezydent Łodzi mówił – dla mieszkańców.

Chciałem zrobić krok w bok, to znaczy odnieść się do hybryd plug-in i tego rodzaju rzeczy. Bardzo się obawiam wpisywania na poziom ustawy takich rzeczy, ponieważ czas płynie. Dzisiaj, proszę mi wierzyć, żaden samorząd nie wdroży w najostrzejszej wersji strefy czystego transportu na jakimś większym obszarze. Siłą rzeczy hybrydy i tak wjadą. Broń Boże nie chcę robić z nich żadnego potwora, bo tym potworem, o którym za sekundkę powiem, są zupełnie inne pojazdy. Dzisiaj ta ustawa jest nam potrzebna między innymi dlatego, żeby pomachać taką flagą Polakom i powiedzieć – słuchajcie, może nie kupujcie już tych najstarszych samochodów, nie musicie wcale kupować najdroższych, nie musicie wcale kupować nowiutkich aut. Pojazdy, które mają parę lat, naprawdę są dziś akceptowalne na pewnym poziomie, jeśli chodzi o emisyjność. W 2019 roku na próbce 85 tys. pojazdów w Krakowie sprawdziliśmy, że na ulicach było niespełna 2% diesli starszych niż z 2006 roku. Te diesle odpowiadały za emisję 21% dwutlenków azotu. Te niespełna 2% aut odpowiadało za 20% emisji dwutlenków azotu. W przypadku pyłów pochodzących z rur wydechowych te auta odpowiadały za 46% emisji. Tak, to są pomiary – podkreślam – realne w ruchu. To nie są żadne wyniki homologacyjne. To są realne wyniki w ruchu. Co więcej, żeby też państwu dać obraz pewien, transport lokalny oparty o tak zwane mikrobusy – 800 pojazdów na godzinę na jednej z ulic w Krakowie – dawało 21% emisji pyłów i 16% emisji dwutlenków azotu. Mówimy dzisiaj o strefach czystego transportu w Polsce na naprawdę bardzo godnym poziomie. Ten bardzo łagodny poziom pozwoli zarazem osiągnąć naprawdę duże efekty. Tylko dzisiaj niestety w oparciu o tę wersję, którą mamy w ustawie, tego nie da się sensownie i łatwo zrobić. Ta nowa wersja by na coś takiego pozwoliła. Ta nowa wersja pozwoliłaby między innymi powiedzieć Polakom – słuchajcie, mamy problem. Teraz ten element dotyczy już polityków, samorządowców i ludzi na poziomie rządowym – za granicą, proszę państwa, jest w tym momencie 50 milionów samochodów z silnikami diesla, które w 2025 roku albo nie wjadą do największych miast europejskich albo będą musiały spełniać przynajmniej normę Euro 6. Z 50 milionów samochodów, powiedzmy sobie uczciwie, na pewno część trafi do nas, ponieważ dzisiaj nic w Polsce nie robimy, żeby one tu nie przyjeżdżały. Ta ustawa ma szansę być taką przynajmniej symboliczną barierą, żeby Polacy – których zaniedbaliśmy przez ostatnie 20 lat w różny sposób, na przykład zaniedbując transport zbiorowy – którzy muszą korzystać z samochodu, wiedzieli, że nie warto kupować tych diesli, nawet jeśli będą miały okazyjną cenę. Średnia cena używanych samochodów w Niemczech z silnikami diesla systematycznie spada. Od 2017 r. Niemcy rejestrują połowę diesli, które kiedyś rejestrowali. To w tym momencie w większości pojazdy flotowe, czyli takie, które nie jeżdżą po mieście, tylko pokonują duże odległości w ciągu roku. Musimy się obronić przed tymi dieslami. Oni się ich pozbywają, nie dlatego, że się zużyły i w ogóle chcą mieć nowy samochód. Oni się ich pozbywają, ponieważ to zaczyna być tam śmieciem, który truje powietrze i śmieciem, który stwarza problem ekologiczny. My naprawdę w Polsce nie chcemy tych śmieci. Proszę mi wierzyć, dzisiaj mamy złe powietrze w Polsce, jeśli chodzi o emisję transportową w polskich miastach, ale oni tam mają dużo gorsze niż my. Jeżeli nic nie zrobimy, to ten problem zaraz przyjedzie do nas. Proszę spojrzeć sobie w statystyki, ten problem, który ma Zagłębie Ruhry, Bruksela, Paryż, te największe ośrodki miejskie, jest większy niż my mamy dzisiaj. I my się prosimy o problem, jeśli takiej ustawy nie będzie.

Jeszcze dwie uwagi też w oparciu o dane. Na bazie tej próbki, o której mówiłem w Krakowie – $^{2}/_{3}$ pojazdów poruszających się po ulicach w Krakowie to były pojazdy należące do prezydentów miasta. Takie same badania były wykonane w Warszawie. Ich publikacja będzie pewnie w połowie grudnia. Badania pokazują, że mniej więcej tak samo wygląda to w Warszawie. Struktura wiekowa mniej więcej tak samo wygląda w Warszawie. Te badania, jeśli chodzi o czas, dzieli rok i 3 miesiące. Uwzględnienie w ustawie wyłączenia dla mieszkańców to naprawdę jest droga donikąd. Takie strefy po prostu będą bezzębne. Samorząd ma wiedzę, jak rozmawiać z mieszkańcami, ma wiedzę, kogo to może dotknąć i niech samorząd zastanawia się nad tym, w jaki sposób regulować swój katalog. Te zapisy, które dziś są w ustawie, są na tym poziomie wystarczające.

Na koniec ostatnia sprawa. Strefy muszą być duże, jeśli mają przynieść efekt. Ale mogą być łagodne. To co powiedziałem o danych w Krakowie, jest sprawdzone na żywca – że tak się wyrażę – w Paryżu. Eliminacja 7% pojazdów najstarszych benzynowych, produkowanych w XX wieku i diesli produkowanych przed 2006 rokiem, dała emisję niższą o 23% dwutlenków azotu, czyli tak naprawdę najważniejszej substancji, z którą mamy problem, jeśli chodzi o transport samochodowy. 23% – 7% pojazdów najstarszych. Ludzie przestali nimi jeździć z odpowiednio wczesnym poinformowaniem. Podobne efekty dały tego rodzaju rozwiązania w Brukseli – 21%. W Berlinie dużo surowsze wymagania, bo wjazdowe. W Londynie dały efekt spadku o 42-43% emisji w stosunku do 2017 roku. To naprawdę działa.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

OK, dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów „FORS” Adam Małyszko:

Dziękuję bardzo. Adam Małyszko, Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, w tej ustawie nie ma nic o zakończonym życiu takich pojazdów – czy to będą hybrydowe, czy to będą wodorowe, czy to będą elektryczne. Oczywiście w przyszłości mamy duży problem z bateriami w pojazdach elektrycznych, gdzie ich masa stanowi 20-25% ogólnej masy, a przypomnę, że zgodnie z dyrektywą unijną, w stacjach demontażu w Polsce trzeba osiągnąć 95% poziomu odzysku z tych pojazdów i 85% poziomu recyklingu, co przy tak ciężkiej baterii jest niemożliwe. W Polsce akurat te poziomy zostały przypisane prowadzącym stacje demontażu pod groźbą wysokich opłat.

Co do wjazdu pojazdów hybrydowych czy pojazdów gazowych, nie chcę się do tego odnosić, ale chciałem zwrócić uwagę na zupełnie inny problem, jaki mamy w Polsce ze smogiem i zanieczyszczeniem środowiska. Otóż, nie wyprodukowano około miliona pojazdów elektrycznych, ale około miliona pojazdów zdemontowano w 2020 roku w szarej strefie. Wszystkie elementy szkodliwe z tych pojazdów zostały najczęściej spalone w małych warsztatach w piecach przydomowych czy też w innych miejscach. Są to oleje przepracowane, tworzywa sztuczne i tak dalej. Ogromna skala. Ten system w Polsce absolutnie nie działa. W roku 2018 weszła w życie ustawa tak zwana pożarowa, która zmieniła szereg ustaw, dała też uprawnienia inspektorom. To powoduje, że w tej chwili bardzo duży procent legalnie działających stacji demontażu nie może uzyskać decyzji. Między innymi – tu zwracam się w tej chwili do samorządów – brak jest miejsc, w których można prowadzić działalność związaną z gospodarką odpadami. W planach przestrzennego zagospodarowania generalnie nie ma takich miejsc w prawie żadnym powiecie, w żadnej gminie. Wszyscy od tego uciekają, bojąc się po prostu odpadów. Tymczasem pojazd wycofany z eksploatacji jest odpadem. Do roku 2023 i 2024, gdzie wszystkie stacje demontażu generalnie stracą już pozwolenia – bo one wydane są na 10 lat – jednym z warunków będzie zapis w planie przestrzennego zagospodarowania, że można prowadzić taką działalność w tym miejscu. Może to trochę z boku tej dyskusji o elektromobilności, ale na pewno nie z boku w kwestii czystości powietrza, smogu i tego, co w tej chwili mamy w środowisku.

Dodam jeszcze a propos słów kolegi, który wcześniej wypowiadał się, żeby zabronić wjazdu diesli z zachodu. Nie w tym jest problem. Dzisiaj ogromnym problemem jest to, że co drugi pojazd, który do nas trafia, nie ma już katalizatora, bo jego wartość jest tak

duża, że jest albo ukradziony, albo ze względów ekonomicznych wymontowany. Co z tego, że to będzie samochód z Euro 6 lub z Euro 5, jak on nie ma już katalizatora, bo ktoś podpowiedział w stacji kontroli pojazdów, że on jest wart 3000. Po co jeździsz z katalizatorem? Możesz wstawić rurkę, przez którą będziesz mógł sobie spokojnie przejść badania, bo ci podbiję, a 3000 będziesz miał w kieszeni na wydatki. To jest problem, że nie ma dostatecznej kontroli w stacjach kontroli pojazdów, czy ta emisja rzeczywiście jest taka czy jest inna i nie ma systemu, który skierowałby pojazdy, które trafiają, zarówno używane, bo takie jest zapotrzebowanie na rynku, czy też nowe po często różnych wypadkach, do systemu, który skieruje te pojazdy do legalnie działających stacji, które mają naprawdę wysokie normy, jak i też obowiązki osiągnięcia wysokich poziomów odzysku recyklingu. To, że Polska raportuje za 2019 roku do Komisji Europejskiej, że osiągnęła 122%. odzysku i 118% recyklingu – co jest niemożliwe przy 100% maksymalnej ze stawki – to jest po prostu kpina. W raportach możemy czytać, że wszystko jest w porządku, natomiast rzeczywistość jest zupełnie inna. Dziękuję bardzo i przepraszam, że może poruszałem się trochę z boku elektromobilności, ale ta elektromobilność ma na celu zapobieganie zanieczyszczeniom środowiska, a tu mamy z boku tak dużo miejsc, w których się to zanieczyszcza, że chciałem na to zwrócić uwagę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Super. Dziękuję. To jest temat oczywiście poza naszymi obradami, poza naszą komisją, ale to jest temat, którym niewątpliwie musimy się zająć. Mówię to z praktyki z adwersarzami, bo są tacy, którzy mówią – walczycie z tym węglem, ten węgiel to musi być i tak dalej, ty z tą elektromobilnością wymyślasz, to przecież w ogóle bez sensu, drogie, a jeszcze do tego, co później się stanie z tymi bateriami. Będziecie zanieczyszczać środowisko bardziej niż dzisiaj tym węglem. Te argumenty rzeczywiście padają.

Proszę bardzo. Tylko króciutko, bo teraz oddajemy już głos przedstawicielom ministerstwa i powoli zbliżamy się do końca.

Dyrektor wykonawczy w Polskim Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Michał Wekiera:

Panie przewodniczący, chciałem tylko podziękować właśnie za to podsumowanie. Dlatego że na to – czego ja może nie przekazałem wprost, ale moim zdaniem wynika to z całej dyskusji – musimy patrzeć jak na system. Jak jest mowa o pakiecie „Fit for 55”, to jest mowa o kilku aktach prawnych ogarniających całość. My tutaj mamy taki kawałek, gdzie pan prezes NFOŚiGW podejmuje ciężkie wyzwania, żeby znaleźć finansowanie, przeprowadzić dyskusję z Komisją Europejską, żeby było wsparcie, a pan dyrektor próbuje budować elektromobilność. Mam na myśli pana dyrektora Bylińskiego i pana naczelnika Popiołka. Próbują coś budować. Natomiast nagle okazuje się, że z drugiej strony mamy jeszcze szereg różnych rzeczy, które są jakby rzeczami znoszącymi te działania. Czyli to, o czym wspominał tutaj pan prezes Małyszko, kwestia złomowania pojazdów, jak i również wspomniana, nie powiedziałem dość głośno, kwestia badań technicznych. To znaczy, że każdy samochód jest w stanie przejść badanie techniczne i nie stanowi to problemu. Skutkiem tego, to wszystko, co pan prezes i pan dyrektor próbują zrobić, z drugiej strony jest znoszone. Tak naprawdę w pewnym sensie wkładane są gigantyczne pieniądze, a z drugiej strony mamy napływ używek i to, co powiedział pan z Alarmu Smogowego – niewielki kawałeczek takich starych samochodów jest w stanie wygenerować ogromną ilość zanieczyszczeń.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak. Niewątpliwie jest ten problem. Na pewno trzeba wrócić do tego tematu, bo temat nie jest tu łatwy, co do tego nie ma wątpliwości, z różnych powodów. Ale rzeczywiście tu się zgadzam z oceną, że możemy ładnie rozwijać elektromobilność, ale jak nie zatrzymamy napływu tych aut, to po prostu to wszystko nie ma żadnego sensu. Nie ma wątpliwości, że musimy również poprowadzić dyskusję i być może przyjąć jakieś rewolucyjne rozwiązania, również w systemie prawnym.

Proszę bardzo, panie dyrektorze, wysłuchał pan uwag. Oczywiście wiadomo, że teraz ciężko się do tego odnieść, ale jeżeli można, to proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej MKiŚ Szymon Byliński:

Dziękuję. Rzeczywiście było dużo uwag, ale ja skupiłem się na pochwałach, które też były. Chciałem bardzo podziękować.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak, tak. Też to zauważyłem. Gratuluję, gratuluję.

Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej MKiŚ Szymon Byliński:

Dzięki temu, że przepisy o strefach i wiele innych wypracowywaliśmy wspólnie z branżą. To dowód na to, że żeby przepisy były akceptowalne, trzeba pracować nad nimi bardzo szeroko.

Jeśli chodzi o zgłaszane uwagi o hybrydach i kwestii gazu ziemnego, to myślę, że bardziej szczegółowo odniesiemy się za tydzień. Natomiast chcielibyśmy podtrzymać obecne rozwiązania. To powoduje, że jak gdyby samorządy same mogą kształtować politykę transportową i dopuszczać różne rodzaje pojazdów. W zakresie pytania, czy można wprowadzać te strefy tak, aby w uchwałach gmin była pewna kaskadowość wprowadzenia stref, to może państwo z samorządów wyprowadzą mnie z błędu, ale wydaje mi się, że na podstawie obecnych przepisów można tak robić. Wyobrażam sobie, że gminy, ustanawiając podmioty wyłączone z zakazu wjazdu do stref, mogą określić w uchwale, że do roku 2022 te podmioty są wyłączone, a od następnych lat kolejne podmioty. Nie wiem czy zawsze jest potrzeba aż takiego uszczegóławiania przepisów, bo każde uszczegółowienie…

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Raczej zrozumiałem, że to nie chodzi o to, tylko chodzi o wielkość tej strefy...

Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej MKiŚ Szymon Byliński:

Również tak samo mi się wydaje. Stoimy na stanowisku, że tak samo, a każde uszczegółowienie powoduje coraz więcej pytań, a nam tak naprawdę chodzi o to, że każde miasto jest inne i powinno mieć jak największą elastyczność w zakresie ustanawiania tych stref. Trzeba zobaczyć, jak te nowe przepisy będą funkcjonować, jeżeli wejdą w życie i wtedy ewentualnie je doprecyzowywać. Były jeszcze jakieś uwagi, które pominąłem?

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Nie. Myślę, że nie. Poza tym nie zamykamy tej dyskusji. Proszę bardzo, tu jeszcze pan się zgłasza.

Przedstawiciel Polskiej Izby Gospodarki Odpadami Adam Cieślewicz:

Dzień dobry. Adam Cieślewicz, Polska Izba Gospodarki Odpadami. Dzisiaj było poruszonych wiele ciekawych tematów, natomiast ten temat na pewno nie jest wyczerpany. Ponieważ dzisiaj rozmawialiśmy o rozwoju infrastruktury do ładowania pojazdów, to nie zapominajmy o tym, że ustawa o elektromobilności to nie tylko prąd, ale też właśnie gaz ziemny, który jednak stwarza nam pewne możliwości poprawy jakości i dbałości o środowisko, a jednocześnie wypełnia pewne obowiązki.

Dlaczego tu się znalazłem? Polska Izba Gospodarki Odpadami, firmy zrzeszone w naszej Izbie, świadczą usługi, dzięki którym wykonujemy zadania publiczne i ustawa o elektromobilności oczywiście dotyka tych zadań publicznych. Mamy jeszcze kilka uwag. Może zacznijmy od tego, że też chcielibyśmy podziękować za pewne zmiany, które były w toku nowelizacji…

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Jak będziemy tak dziękować, to zobaczycie, że to pójdzie w drugą stronę…

Przedstawiciel Polskiej Izby Gospodarki Odpadami Adam Cieślewicz:

Natomiast nie zapominajmy o tym, że jeśli chodzi o samą infrastrukturę do tankowania gazu ziemnego, tutaj mamy taką nierówność, że jesteśmy zobowiązani do wykorzystywania pojazdów elektrycznych bądź gazowych przy wykonywaniu usług publicznych

w miejscowościach powyżej 50 tys. – to już od 1 stycznia – i sama ustawa nie zapisuje obowiązku powstawania tej infrastruktury w takich miejscowościach tylko w miejscowościach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys. Tutaj by się przydało, aby wyrównać ten pułap. To znaczy, tam gdzie samorządy są zobowiązane do korzystania z tych pojazdów, żeby tam również była budowana infrastruktura. Druga kwestia jest taka, że opóźnienia w realizacji budowy tej infrastruktury są bardzo znaczne, bo dzisiaj mamy już koniec roku 2021. Od 1 stycznia 2022 jesteśmy zobowiązani do korzystania z pojazdów gazowych bądź elektrycznych, ale elektrycznych śmieciarek na ten moment… To jest jeszcze bardzo drogi zakup. Nie chcielibyśmy, żeby takie firmy jak nasze używały samochodów elektrycznych, bo wtedy usługi wywozu odpadów stałyby się bardzo drogie. Taką alternatywą jest gaz. Natomiast są miejscowości – podam tutaj przykład Ostrowca Świętokrzyskiego – gdzie nie powstaje żadna stacja tankowania gazu ziemnego. Jest to miejscowość o liczbie mieszkańców 70 tys. Jest dylemat, co tam zrobić i jakie rozwiązanie znaleźć.

Wracając do obowiązku korzystania z tych pojazdów elektrycznych lub zasilanym gazem ziemnym od 1 stycznia 2022, mam pytanie do przedstawicieli Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Byliśmy z państwem w kontakcie i łącznie z tym zapisem, który odsuwał sankcję, jaką jest rozwiązanie, wygaśnięcie umowy, na ten moment w nowelizacji zapisana jest data 31 grudnia 2022 jako wygaśnięcie umowy, o ile obowiązek 10%, który obowiązuje od 1 stycznia, nie będzie spełniony. Wiemy, że państwa intencją było, że jeśli w trakcie roku pojazdy zostaną uzupełnione i na koniec roku, właśnie na ten dzień 31 grudnia 2022, firmy takie jak nasze, generalnie samorządy, osiągną pułap 10%, to umowy nie wygasną. To było zapisane w jednej z poprzednich wersji nowelizacji, a teraz ten zapis zniknął i mamy przesunięcie daty. No, ale przy takim kształcie przepisów interpretujemy to tak, że jeżeli 1 stycznia 2022 10% nie będzie, to umowa mimo to, że te pojazdy zostaną uzupełnione, wygaśnie za rok. Jest to bardzo ważny przepis, myślę, że również dla samorządów, bo to może stworzyć pewne komplikacje, szczególnie w dzisiejszym czasie, kiedy mamy kryzys półprzewodnikowy na rynku pojazdów i dostawcy pojazdów bardzo opóźniają dostawy i wyznaczają je na miesiące później. Na przykład, duże ryzyko niedostarczenia pojazdów, jeżeli chodzi o 1 stycznia 2022, które już dawno zamówiliśmy. Było to wiele miesięcy temu, z dużym wyprzedzeniem. One miały być dostarczone do końca roku, ale już mamy informacje od takich producentów jak Scania i Mercedes, że nie zostaną dostarczone ze względu na ograniczenia produkcyjne. To są przesunięcia o 3-5 miesięcy. Taki kształt przepisów spowoduje, że te umowy wygasną z racji tego, że na dzień 1 stycznia 2022 obowiązek nie będzie spełniony. Zatem byśmy proponowali, żeby jednak powrócić do zapisu, który tłumaczył, że jeżeli pojazdy zostaną i ten poziom zostanie osiągnięty w trakcie roku, to umowa nie wygaśnie.

Rozmawialiśmy o alternatywach i tak dalej… Obecnie przepisy zarówno ustawy, jak i nowelizacji, tak są skonstruowane, że pojazd elektryczny ma swoją definicję, a pojazd napędzany wodorem ma osobną definicję. Wymogi, które dotyczą samorządów przy wykonywaniu tych zadań publicznych, mówią, że muszą pojazdy być właśnie elektryczne bądź zasilane gazem ziemnym. Natomiast pojazdy napędzane wodorem nie spełniają wymogu. Ja wiem, że pojazdy wodorowe to jest pewna pieśń przyszłości i tego nie mamy. W pojazdach osobowych oferta w tym zakresie na ten moment jest bardzo ograniczona. Natomiast tak się akurat składa, że w naszej branży technologicznej wodór jest jakąś szansą i na przykład czołowy dostawca technologii do produkcji śmieciarek, z których korzystają wykonawcy tych zabudów, proponuje takie rozwiązanie, że samochód jest co do zasady samochodem bateryjnym, natomiast range extender jest wykonany właśnie w technologii wodorowej. To jest bardzo dobre rozwiązanie, ponieważ wpływa na długość intensywnego używania tych śmieciarek – tak jak powinny być używane. Natomiast wyklucza to ten pojazd z definicji pojazdu elektrycznego, która jasno mówi, że pojazd elektryczny to jest ten, który jest zasilany z energii akumulowanej w baterii. Dodatkowy komponent wodorowy bardzo ogranicza to wykorzystanie.

Mam też taką jedną uwagę, bardzo drobną. To jest redaktorska uwaga, ponieważ projekt nowelizacji przewiduje modyfikację art. 68 ust. 3 ustawy, gdzie jest mowa o zlecaniu usług podmiotom w liczbie mnogiej znaczy – nowelizacja wprowadza. Natomiast analogiczną zmianę należałoby wprowadzić w paralelnym przepisie w art. 35 ust. 2 pkt 2,

ponieważ tam jest pozostawione to, co było, czyli że zleca jednemu podmiotowi. To może mieć pewne konsekwencje prawne, których chcielibyśmy uniknąć.

Mój ostatni wniosek do ustawy jest taki, że dziękujemy również za uwzględnienie tego, że oczyszczanie letnie i zimowe to są też usługi, które świadczą firmy z naszej branży – pojazdami ciężkimi, ciężarowymi. Tutaj zostało uwzględnione, że w tych obszarach pojazdy nie muszą spełniać wymogów wynikających z ustawy o elektromobilności. Natomiast dyrektywa Parlamentu Europejskiego, która nie rozróżnia zamówień na te klasy… Z tego wynika, że mimo iż nasze polskie przepisy, które mamy już od dawna, nie przewidują tego, że te obowiązki będą musiały istnieć, to dyrektywa jednak wprowadza takie zapisy, które powodują, że w przetargach na oczyszczanie letnie i zimowe prawdopodobnie będzie możliwość wystąpienia i będą występowały obowiązki, żeby stosować takie pojazdy. To jest niekorzystne. Jak wiemy oczyszczanie letnie, a przede wszystkim zimowe, to są akcje gwałtowne, nagłe, kiedy pojazdy pracują 24 godziny na dobę i one muszą po prostu pracować, bo to jest priorytet. Nie ma czasu na tankowanie gazu ziemnego, ani wodoru, ani oczywiście ładowanie baterii. Jeżeli byłaby możliwość, to prosilibyśmy o takie zapisy, które by podkreśliły, że w przetargach na oczyszczanie letnie i zimowe, one nie są objęte tymi przepisami wynikającymi z dyrektywy Parlamentu Europejskiego. Wydaje mi się, że taka możliwość istnieje, ale oczywiście pozostawiam to ekspertom. Dziękuję bardzo za głos. Tyle z mojej strony.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo. Te uwagi warto byłoby na piśmie złożyć, bo nie wiem, czy pan dyrektor i ministerstwo już to mają. Warto by było to przeanalizować, bo są to bardzo szczegółowe uwagi do konkretnych zapisów.

Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej MKiŚ Szymon Byliński:

Mamy świadomość tych uwag, ale na piśmie zawsze lepiej.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

No właśnie. Lepiej na piśmie. Jak pan ma to teraz przygotowane, to można dać.

Przedstawiciel Polskiej Izby Gospodarki Odpadami Adam Cieślewicz:

Postaramy się przekazać, najlepiej drogą elektroniczną.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Super. Musimy chronić środowisko. Proszę bardzo, czy jeszcze w sprawie ustawy? Pan dyrektor chciałby coś jeszcze dodać?

Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej MKiŚ Szymon Byliński:

Może krótko o wygaszaniu umów, bo to jest istotny temat. Rzeczywiście był zapis doprecyzowujący, że w ciągu roku te pojazdy mogą się pojawić, natomiast zostały nam zgłoszone uwagi, że taki zapis spowoduje, że może się pojawić sytuacja taka, że na przykład w listopadzie 2022 roku ktoś uzupełni flotę, albo nie uzupełni i nagle samorząd zostanie bez usługi, bez przetargu. Ten rok jest tak naprawdę na ogłoszenie zamówienia przez jednostkę samorządu terytorialnego, aby miała pewność, że ma rok na ogłoszenie przetargu, tak aby od 1 stycznia 2022 roku były te usługi. W innym przypadku mogłoby się nagle okazać – np. 1 grudnia – że firma świadcząca usługi nie spełni wymogów i umowa wygasa. Dlatego poszliśmy w tę stronę, ale oczywiście ten problem, który pan przedstawił, że być może niektóre firmy nie otrzymają pojazdów, pojawia się. Trzeba było jednak podjąć jakąś decyzję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dobrze. To też pewnie będzie elementem dyskusji. Zatem prośba o przesłanie tych uwag do ministerstwa. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Proszę bardzo.

Dyrektor Biura Zarządzania Energią Urzędu Miasta Lublin Beata Jędrzejewska-Kozłowska:

Chciałabym jeszcze wrócić do planów budowy, bo wydaje mi się, że dofinansowanie, które przedstawił pan Lorkowski z NFOŚiGW, nie spowoduje, że moje stacje ładowania zostaną wybudowane przez prywatne podmioty, które mogłyby się zgłosić, korzystając z dofinansowania. To dlatego, że na stacje 22 kW, bo takie planuję… Pan Mizak powiedział, że stacje są głównie w centrum. Ja mam akurat inaczej. Mam stacje w osiedlach mieszkaniowych. Tam nie ma potrzeby szybkich ładowarek. Mam ze sobą mapę. Proszę państwa, pojedyncze stacje… Plac Zamkowy w Lublinie. Takie, gdzie rzeczywiście przyjedzie turysta i te 50-100 czy nawet 150 kW będzie świetne. Natomiast w planie budowy mam 22 kW. Jeżeli mam preferowane 315 milionów na od 50 do 150, a drugie 315 milionów powyżej 150, a 22 kW inna niż ogólnodostępna… Czyli dla urzędu mogę sobie zrobić w ratuszu taką ładowarkę dla służbowych samochodów. Top w ogóle nie rozwiązuje mi problemu. Czyli mój plan budowy dalej jest planem martwym. Nie wierzę, że będą zainteresowani, bo do tej pory nikt się do nas nie zgłosił. Ustawa jest procedowana już przez wiele miesięcy i rozmawiałam z prywatnymi podmiotami, czy nie zechciałyby skorzystać, nie wiedząc jeszcze, czy mogę naruszyć ten plan budowy czy nie, ale nikt się nie zgłosił. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Rzeczywiście nie wiemy, jak będą się zachowywały prywatne podmioty. To wszystko jest biznes. Co do tego nie ma wątpliwości. Natomiast wiemy, bo przecież mieliśmy też tutaj, na tej Sali, spotkanie z operatorami stacji, że jest zainteresowanie z ich strony, żeby poszerzać tę sieć. Proszę bardzo.

Dyrektor Biura Zarządzania Energią Urzędu Miasta Lublin Beata Jędrzejewska-Kozłowska:

Obecnie, kiedy rozmawiamy z operatorami, koszt utrzymania takiej stacji to jest powyżej 4000 zł. Przychód jest około 500 zł, więc na razie to nie jest żaden biznes. To są same straty. Teraz, jeżeli dofinansowanie będzie tylko dla szybkich ładowarek, to moje 22 kW… A w dzielnicy mieszkaniowej, kiedy mieszkaniec będzie chciał włączyć się na kilka godzin w nocy, te 50 kW nie jest mu potrzebne. Poza tym, gdybym chciała zrobić pięćdziesiątki lub wyższe, to nie wiem czy OSD mi to uzgodni, prawda? Uzgodnienia były nawet na niższą – na 11 kW. 22 kW są możliwe, ale już 50, 100 czy 150, to nie mam żadnej gwarancji.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Myślę, że jest możliwe. Tu raczej nie ma problemu. Gdybyśmy rozmawiali o megawatach, to byłby kłopot. Natomiast z 22 na 50 kW, to nie jest żaden kłopot. Natomiast zwracam uwagę na jedną rzecz. Była dyskusja dotycząca pewnej strategii i generalnie, żeby elektromobilność się rozwijała, to potrzeba nam stacji szybkiego ładowania o dużych mocach i to dzisiaj jest kluczowa sprawa. Zwracamy uwagę na zapisy, które się pojawiają w projekcie ustawy, dotyczące tego, że również wspólnoty i spółdzielnie będą mogły spokojnie stawiać stacje o niższej mocy, bo wtedy one będą do dyspozycji mieszkańców i będą mogły normalnie funkcjonować. Myślę, że trzeba zrozumieć tutaj politykę, którą prowadzi NFOŚiGW, że on będzie współfinansował stacje powyżej 50 kW. Po pierwsze, bo to jest dużo droższe, a dwa, z punktu widzenia elektromobilności dużo efektywniejsze. Przy stacji szybkiego ładowania potrzebny jest zdecydowanie krótszy czas, żeby samochód naładować, a tym samym można ładować większą liczbę samochodów. Rozumiem te sugestie, ale dzisiaj sugerowałbym jednak, żeby miasto Lublin poszło w taką stronę, aby rozmawiać o 50 kW albo większych stacjach.

Dyrektor Biura Zarządzania Energią Urzędu Miasta Lublin Beata Jędrzejewska-Kozłowska:

Tak, ale koszt ładowania dla mieszkańca jest też nieporównywalnie wyższy. Bo jak porównamy koszt z 50-tki i z 22-ki? To robi różnicę.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak. To temat na całkowicie inną dyskusję. Zdajemy sobie z tego sprawę. Operatorzy też to sygnalizowali. Za chwilę okaże się, że koszt przejazdu 100 km samochodem elektrycznym będzie 2 razy większy niż samochodem benzynowym, idąc w tę stronę, z jaką mamy dzisiaj do czynienia – koszty energii i tak dalej. To jest oczywiście generalny problem i co do tego nie ma wątpliwości, ale niech to rozstrzygają operatorzy. Proszę bardzo.

Doradca zarządu Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych Jacek Mizak:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, co do infrastruktury bardzo apeluję, żebyśmy nie usuwali z obrazka żadnego elementu. Bardzo potrzebna jest duża ilość wolnych punktów ładowania nawet mniejszych niż 22 kW – nawet na poziomie 7 kW. Bardzo też jest nam potrzebna bazowa sieć szybkich hubów przy drogach. Przeciętny użytkownik przejeżdżający 30-40 km dziennie powinien mieć przede wszystkim prawo do podłączenia samochodu do dowolnego punktu ładowania w pobliżu miejsca zamieszkania lub w pobliżu miejsca, w którym pracuje, ale powinien też mieć możliwość, w razie konieczności przy pokonywaniu dłuższych tras, szybkiego ładowania. Tutaj przychylam się do postulatu Lublina. Rzeczywiście, Lublin razem ze Szczecinem są chlubnymi wyjątkami, które sporządziły plan z uwzględnieniem zabudowy wielorodzinnej. To bardzo nam się podoba. W innych miastach różnie to bywa. Rzeczywiście the right to plug, czyli możliwość i prawo do podłączenia jest istotne. Wcale to nie musi być ładowarka 50 kW, bo to będzie ładowanie głównie w godzinach nocnych, a blokowanie ładowarki szybkiej przez całą noc nie ma sensu.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Jasne, ale tak jak mówię, to jest kwestia jakby polityki ograniczonych środków finansowych i oczywiście te sugestie też są. Ja tylko mówię, jak dzisiaj NFOŚiGW podchodzi do tego. Na podstawie danych, o których pan prezes mówił, będzie współfinansowanie ładowarek szybkich. Proszę bardzo.

Przedstawiciel Biura Infrastruktury Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy Robert Szkopek:

Chciałem odnieść się do planów budowy stacji ładowania. Na tej sali padło stwierdzenie, że z chwilą nowelizacji ustawy plany będą obowiązywały. To znaczy kogo? Kogo będą obowiązywały plany budowy stacji ładowania uchwalone w tej chwili? No, to jest pytanie w próżnię. Natomiast w momencie, kiedy w planie są ładowarki o mocy 22 kW na punkt ładowania bądź 40... W momencie, kiedy mówimy tak, jak pani dyrektor wspomniała, o propozycjach NFOŚiGW dofinansowania ładowarek szybkich, to dobrze by było, o ile miały być budowane w oparciu o plan, to ten plan trzeba by zmienić co do mocy ładowarek, które są wskazane w planie. Jest kwestia tego, czy w lokalizacjach, przyjętych w planie, uzgodnionych co do mocy przez operatorów na dzień dzisiejszy, tych mniejszych mocy, czy te większe moce są dostępne w tych samych lokalizacjach. Jeżeli nie, to za jaki czas będą. Mówienie o obowiązującym planie, po uchwaleniu nowelizacji ustawy, moim zdaniem nie ma racji bytu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Na początku dyskusji też mówiliśmy o tym problemie. Ten problem jest zgłoszony. Pan dyrektor, z tego co wiem, musi też sprawdzić legislacyjnie, czy ten zapis jest potrzebny czy nie, czy rzeczywiście te plany funkcjonują i kogo obowiązują.

Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej MKiŚ Szymon Byliński:

Jeśli mógłbym się odnieść. Jeśli chodzi o same plany, po pierwsze, jest to akt prawa miejscowego. To nie jest tak, że one obligują OSD do czegoś. OSD było zobligowane do budowy stacji na mocy ustawy. Uchwała samorządu, ten plan, wyrażał pewną wolę samorządu, gdzie mają być te stacje rozmieszczone. On o tyle obligował OSD, że OSD musiały tę uchwałę uwzględnić w planach rozwoju. Dlatego była uchwała, że samorząd jako samorząd wydaje wszelkie akty woli mocą uchwał, tak samo jak minister wszelkie swoje akty wydaje mocą decyzji. Stąd bierze się taka uchwała, więc trudno mówić, że kogo obowiązuje… Ona w tym sensie obowiązywała tylko do czasu przy uchwalenia

tych planów. Ona w tym sensie obowiązuje, że samorządy ciągle mogą, jak gdyby realizować ją w inny sposób. I to nie jest tak, że nagle te plany trzeba wyrzucić do kosza.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Ale tu znowu wracamy do dyskusji, bo o tym też mówiliśmy. Mamy czas do przeanalizowania. Bo jeżeli rzeczywiście ten obowiązek OSD przestaje funkcjonować, to w mojej ocenie stacja niewybudowana powinna być przekazana jakiemuś innemu operatorowi na jakichś tam konkretnych zasadach, żeby ten operator mógł kontynuować proces inwestycji. W momencie, jeżeli OSD będzie chciało to robić, to będzie to robić. To jest do wyjaśnienia. Ja tu rozumiem te obawy. Jest plan, OSD nie zrealizowało tego planu, w ustawie będzie wpisane, że nie ma obowiązku realizacji tego planu, w związku z czym oczywiście nawet jak ma uwzględnione to w kosztach taryfy dystrybucyjnej, że miało wybudować 100 stacji, to po prostu zgłosi się do prezesa URE i powie panu prezesowi, żeby mu zmniejszyć w kosztach na przyszły rok te 100 mln czy 100 tys., czy 500 tys., czy 1 mln, czy 2 mln…Ile tam jest przewidziane… Nie ma żadnego problemu, a ja już nie chcę się tym zajmować. Po prostu tutaj problem zostaje. Będą plany i pytanie, kto w tych lokalizacjach będzie mógł coś budować. Zostaną tylko plany, ale nikt nie będzie mógł budować, no bo nie będzie miał możliwości.

Przedstawiciel Biura Infrastruktury Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy Robert Szkopek:

Jeżeli będzie dofinansowanie, tak jak sugeruje i proponuje NFOŚiGW, to te plany z innymi mocami powinny być poddane nowelizacji – uchwały rady miasta. Jeżeli w ogóle miałoby stanowić prawo miejscowe… Więc to nie jest chyba dobry kierunek myślenia, jeżeli mówimy o tym, że one są do wykorzystania przez samorządy, bo są prawem miejscowym, ale wadliwie skonstruowanym, bo pod potrzeby mocowe, organizacyjne i techniczne OSD. A jeżeli przyjdzie podmiot prywatny, który będzie chciał skorzystać z dofinansowania na ładowarki większej mocy, to jako samorządy będziemy musieli nowelizować uchwalone plany – jeżeli nowy podmiot prywatny będzie chciał budować stację ładowania w tym samym miejscu, które wskazane jest w planie budowy. Tak że wydaje mi się, że plany budowy mogłyby, że tak powiem, pójść do kosza, bo one nie będą faktycznie spełniały funkcji, którą miały spełniać w momencie, kiedy były przewidziane dla OSD.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Chcę tylko powiedzieć, nie kontynuując tej dyskusji – bo nie wiem jak jest wpisane, nie widziałem planów w Warszawie czy w Lublinie – że czym innym jest sama stacja i jej moc, a czym innym warunki przyłączenia. Jeżeli było takie uzgodnienie z operatorem, który miał to budować i miał budować stacje 22 kW, no to OK… Pewnie tak sobie powiedział. Szczerze mówiąc, myślę, że wiem, dlaczego to powiedział – bo po prostu są mniejsze koszty budowy takiej stacji. Natomiast, jeżeli w tej lokalizacji rozpoczęty projekt z planem weźmie firma prywatna, to występuje do tego samego OSD o warunki przyłączenia. I ten sam OSD musi wydać warunki przyłączenia na moc 22 czy 50 kW. Warunki mogą być technicznie niespełnione, żeby była jasność… Wszędzie, w każdym punkcie, podłączyć i dać warunki na dowolną moc. Jest tylko kwestia ceny.

Dyrektor Biura Zarządzania Energią Urzędu Miasta Lublin Beata Jędrzejewska-Kozłowska:

Jeżeli nie zrobimy porządku z planami... Zaznaczam, to nie jest akt prawa miejscowego. Obecnie obowiązuje ustawa o elektromobilności, która w art. 62 wyraźnie mówi – plan nie jest aktem prawa miejscowego, zadania dotyczące sporządzenia planu jest zadaniem zleconym z zakresu administracji rządowej. Z tego może być kłopot, jeżeli tego problemu nie rozwiążemy – planów miejscowych.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

To jest ciekawe. Tego nie brałem pod uwagę. Nie wiem, czy państwo zwrócili na to uwagę, ale to rzeczywiście jest istotna rzecz, bo to nie jest akt prawa miejscowego, czyli to jest zadanie zlecone administracji publicznej. Tym bardziej trzeba to rozwiązać.

Bardzo dziękuję za tą uwagę. Czy państwo jako strona samorządowa zgłaszali to panu dyrektorowi czy ministrowi? Jeżeli nie, to też prośba, żeby przesłać te rzeczy, o których tutaj mówimy. Mamy jeszcze chwilę – będziemy to procedować – żeby tu jakiegoś błędu nie popełnić, bo o to w tym wszystkim chodzi. Proszę bardzo, czy jeszcze ktoś w tej sprawie? Nie widzę.

Bardzo dziękuję za tę dyskusję. Panie dyrektorze, dziękuję za udział, wszystkim państwu dziękuję za udział. Pewnie będziemy się jeszcze nieraz spotykać, bo wszystkim nam na sercu leży rozwój elektromobilności. Mam nadzieję, że tak rzeczywiście będzie i ta ustawa przyczyni się do tego, że tych stacji będzie więcej, samochodów będzie więcej i w ogóle, będzie lepiej.

Dziękuję, wszystkiego dobrego.